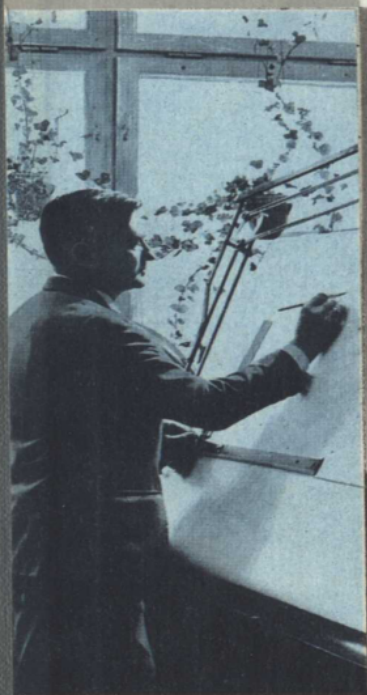
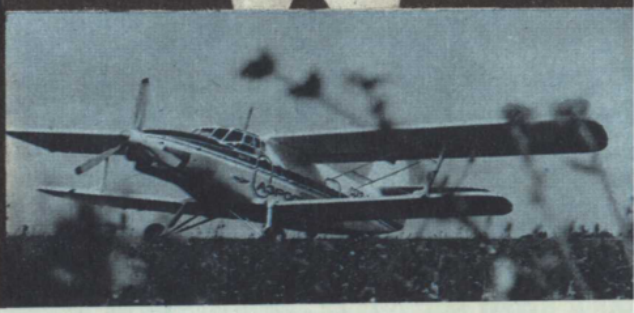
АНТОНОВ





Василий Захарченко

ЖИЗНЬ ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫХ ЛЮДЕЙ

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Эта книга посвящена выдающемуся авиаконструктору и ученому Олегу Константиновичу Антонову, создателю всемирно признанных самолетов — от легкого АН-2 до сверхтяжелых гигантов «Руслан», «Антей» и «Мрия». Автор имел возможность на протяжении многих лет общаться с Генеральным конструктором. Собранный в книге уникальный материал впервые становится достоянием гласности. Издание иллюстрировано редкими фотографиями.

- Захарченко Василий Дмитриевич. ОЛЕГ АНТОНОВ
  - ОТ АВТОРА
  - НА «СЕДЬМОМ НЕБЕ»
  - НАЧАЛО ВЕКА И НЕМНОГО ДАЛЬШЕ
  - ПО МОСТУ ВРЕМЕНИ — НЕ В НОГУ
  - НА ВЗЛЕТНОЙ ПОЛОСЕ
  - НЕБО НАЧИНАЕТСЯ НА ЗЕМЛЕ
  - ПЛАНЕР, ЛЮБОВЬ МОЯ
  - В ТРЕХ МИНУТАХ ОТ ЗИМНЕГО
  - ВСАДНИКИ ВЕТРА
  - ДВОЕ В «ЗВЕЗДНОМ ПОДВАЛЕ»
  - НАДО ТЯНУТЬ РЕЗИНУ
  - КРЫЛАТАЯ ШАРАГА
  - ПУСТЬ ВСЕГДА БУДЕТ ПЛАНЕР
  - ТАНК УЧИТСЯ ЛЕТАТЬ
  - НУЖНО ДЕЛАТЬ ТОЛЬКО ТО, ЧТО НУЖНО
  - САМАЯ БОЛЬШАЯ УДАЧА
  - КАЖДЫЙ СОЛДАТ ДОЛЖЕН ЗНАТЬ СВОЙ МАНЕВР
  - ЛЕГКО ЛИ БЫТЬ ПЕРВЫМ
  - ХРУСТАЛЬНЫЙ БАШМАЧОК — ЗОЛУШКЕ
  - ЛИЦОМ К ЛИЦУ С САМИМ СОБОЙ
  - ЧУДАКИ УКРАШАЮТ МИР
  - ЗАКОН АНТОНОВА-ПАРКИНСОНА
  - ТОТ, КТО УХОДИТ ВПЕРЕД
  - НЕКРАСИВЫЙ САМОЛЕТ НЕ ПОЛЕТИТ
  - ТАНЕЦ ДРЕССИРОВАННОГО СЛОНА
  - СДЕЛАТЬ ТО, ЧЕГО НЕЛЬЗЯ СДЕЛАТЬ
  - СЛАВНОЕ МОРЕ, СВЯЩЕННЫЙ БАЙКАЛ
  - ПОПРОБУЕМ СЪЕСТЬ ПУДИНГ
  - ОСУЩЕСТВЛЕННАЯ МЕЧТА
  - ЧЕЛОВЕК НОВОГО ВРЕМЕНИ
  - ПОЕЗДКА В МЯТЕЖНУЮ ЮНОСТЬ

- ЗАКЛЮЧЕНИЕ
- ИЛЛЮСТРАЦИИ
- ОСНОВНЫЕ ДАТЫ ЖИЗНИ И ДЕЯТЕЛЬНОСТИ О. К. АНТОНОВА
- КРАТКАЯ БИБЛИОГРАФИЯ

Захарченко Василий Дмитриевич.
ОЛЕГ АНТОНОВ

ОТ АВТОРА

С волнением и чувством ответственности приступил я к написанию этой книги для широко известной серии «Жизнь замечательных людей». Сколько имен, сколько человеческих судеб раскрыла нам эта прославленная серия. Однако моя книга по своему характеру отличается от большинства других произведений данного жанра в первую очередь тем, что она повествует о жизни современника, а не давно ушедшей исторической личности, о замечательной судьбе, не затуманенной толщей времени, о человеке, память о котором еще столь свежа.

Поэтому во время работы над этой книгой я имел возможность беседовать с людьми, хорошо знавшими Олега Константиновича Антонова по совместной работе, по семейным отношениям и по многолетней дружбе с ним. Я сам тоже хорошо знал Олега Константиновича по целому ряду больших и малых дел, которые на протяжении многих лет нам довелось проводить совместно, особенно в период моей работы главным редактором журнала «Техника — молодежи». К таковым относится прежде всего решение в разных инстанциях проблем, связанных с развитием научно-технического творчества. Напомню, это была одна из постоянных забот Генерального конструктора.

Вместе с Антоновым мы организовали два всесоюзных слета дельтапланеристов в Коктебеле — в 1980 и 1982 годах — мероприятия весьма сложные, учитывая, что слеты не были санкционированы в то время вышестоящими организациями и осуществлялись в основном благодаря активности журнала и заинтересованности и энтузиазму многочисленных участников.

Вместе с Олегом Константиновичем, при его личном участии, мы организовали в Москве и Киеве художественную выставку «Ученые рисуют», на которой были представлены картины десятков крупнейших ученых и конструкторов нашей страны.

Борьба за экологическое спасение Байкала, стремление возродить всесоюзное значение Коктебеля как признанного центра планеризма и сверхлегкой авиации также неизменно сводили нас на основе общих интересов.

Неоднократные встречи в редакции журнала, работа над статьями, попытка реабилитации доброго имени авиаконструктора Игоря Сикорского, присутствие Антонова в Москве на пробегах самодельных автомобилей, проводимых журналом. — все это укрепляло нашу дружбу на деловой основе.

Если ко всему перечисленному добавить мои неоднократные

посещения КБ Антонова и опытного завода, знакомство с новыми марками его самолетов, то станет очевидно, что дружба наша носила не случайный характер — она была закономерной. Поэтому нельзя сказать, что я был сильно удивлен, когда Олег Константинович во время одного из наших с ним разговоров попросил меня стать его биографом.

— Мне хотелось бы, чтобы именно вы когда-нибудь написали обо мне, — сказал он. — Последнее время пишут много. Но надо, чтобы писали обо мне правду. А вы меня знаете…

Я с радостью согласился.

Сегодня пришел этот час — пишу книгу об Олеге Антонове. Вся его жизнь, от мальчишеского увлечения планеризмом до бытности академиком. Главным конструктором, проходит у меня перед глазами. Легкие планеры — деревянные бруски, обтянутые тканью, с колесиками из круглых ободков венских стульев и супергигантские самолеты, способные поднять тысячу человек и перенести их на десятки тысяч километров — все это деяния одного человека.

Поверить трудно! Ведь, как и у любого смертного, у него была всего лишь одна-единственная жизнь! И все, что он сотворил, было сотворено им за эту одну, неповторимую, единственную… Но разве не такова творческая биография Сергея Королева, Сергея Ильюшина, гигантов, начинавших жизнь с портативных планеров Коктебеля, чтобы закончить ее запуском космических кораблей, полетом межконтинентальных лайнеров. Мост времени, по которому мы идем, выдерживает многое.

Невольно задаешься вопросами: какова же стремительность научно-технической революции — преодолеть такое лишь за один, средний срок человеческой жизни? Какова творческая потенция разума человека, способного, пересекая черту неведомого, в кратчайший срок создать величайшие чудеса XX века?

Оказывается, это возможно… И более того, вся жизнь выдающегося конструктора, его место среди других деятелей авиации еще раз убедительно говорят о том, что по мосту времени нельзя ходить в ногу. Каждому творцу необходимо иметь индивидуальную походку, свой стиль движения вперед.

Только тогда этот хрупкий мост выдержит положенную ему судьбой нагрузку.

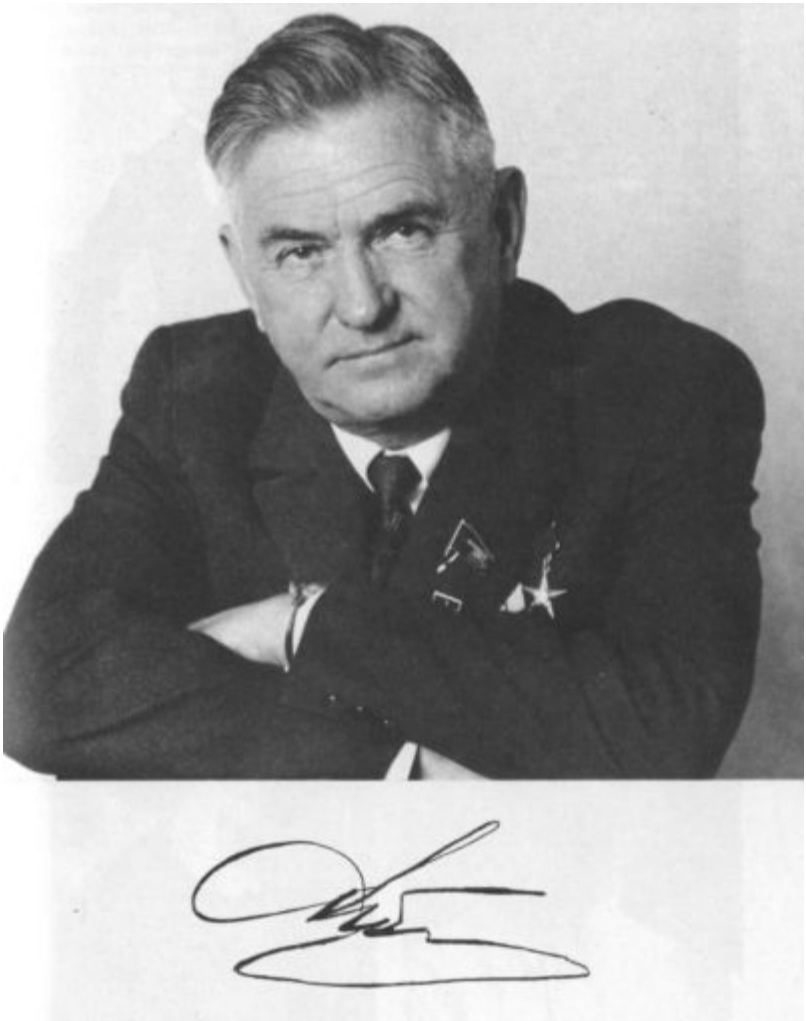
Важно отметить и другое: такие люди, как Олег Константинович Антонов, являлись своеобразными «пророками» своего времени, сумевшими в сумятице решаемых проблем разглядеть и провозгласить то, что лишь через десятилетия стало актуальным. Такова судьба многих новаторов…

Тем-то и ценна серия книг «Жизнь замечательных людей» — возможностью рассказать о судьбах неординарных людей. Ведь такие, как Олег Антонов, действительно замечательны. О них надо знать. На них надо равняться тем, кто идет вслед. И в первую очередь молодым.

Выражаю величайшую благодарность всем, кто любезно дал мне возможность ознакомиться с архивами КБ, заводского музея, семейными коллекциями и реликвиями, связанными с жизнью Олега Константиновича: П. В. Балабуеву, А. Я. Белолипецкому, Ю. В. Курлину, В. Е. Задорожному, А. Н. Дашевцу, Н. П. Смирнову. Моя глубочайшая признательность родственникам: Лидии Сергеевне Кочетков ой, Елизавете Аветовне Шахатуни, Эльвире Павловне и Роллану Олеговичу Антоновым, а также друзьям и соратникам Антонова: Николаю Амосову, Любомиру Пыригу, Николаю Сороке, Сергею Анохину, Игорю Шелесту, Марку Галлаю, Валентине Гризодубовой, Марине Попович, Владимиру Янусову, Роману Романову, Льву Вяткину, Виталию и Белле Брук, Владимиру Немцову, Виктору Сажину, а также многим другим, оказавшим неоценимую поддержку при написании настоящей книги (увы, некоторых из них уже нет в живых). Любезная помощь всех этих людей в раскрытии яркого образа Генерального конструктора, разносторонне талантливого, неординарного человека, исключительно велика.

Я рад, что мне выпала честь выполнить обещание, некогда данное Олегу Константиновичу Антонову при его жизни. Книга о нем — лишь начало знакомства читателей с биографией человека, достойно представляющего честь нашей страны в истории современной цивилизации.

НА «СЕДЬМОМ НЕБЕ» (Вместо предисловия)



У каждой творческой личности бывает свой звездный час. Он приходит неожиданно, почти вдруг. Но, приходя, поднимает человеческую душу на недосягаемую высоту. При взгляде оттуда видно широко и просторно, и, что самое главное, далеко…

«Я был на седьмом небе от счастья, — вспоминал Генеральный конструктор Олег Константинович Антонов, — когда 19 июня 1965 года в 9 часов 05 минут услышал знакомый гул двигателей и на горизонте, над черепичными крышами окрестных зданий, возник необычный силуэт самолета. Летит…

Наконец он летит…»

Это был «Антей» — крылатый гигант, поднявшийся ранним утром с аэродрома Киева, а теперь приземлявшийся на бетонную полосу главного аэродрома Франции Ле-Бурже, в самый разгар проходившего здесь традиционного Всемирного салона авиации.

Вот уже в тридцать пятый раз, каждые два года, слетаются сюда самые современные летательные аппараты со всех концов земного шара. Слетаются на парад, конкурс, состязание конструкторов и заводов, соревнование стран. Салон открылся семьдесят лет тому назад в честь французского летчика и конструктора Луи Блерио, впервые в мире пересекшего по воздуху пролив Ла-Манш. Центральный павильон Салона запросто поглотил в то время все летательные аппараты, призванные утверждать прогресс авиации начала века: «фарманы», «латамы», «вуазены», «совпичи», «райты», «кертисы».

А сейчас?..

Сотни самолетов и вертолетов, гражданских и военных, самых различных планеров заполнили все пространство вокруг исторического павильона В каком-то невероятном, застывшем коловращении опоясали они застекленный полукруг выставочного здания — этакий на мгновение замерший хоровод современной крылатой техники.

Словно ночные бабочки, закружились летательные аппараты вокруг полупогасшего фонаря. Погасшего ли? Нет, там внутри, под сводами павильона — сегодня чудеса сверхсовременной техники: космические корабли, ракетоносители, спутники самых различных назначений. А все пространство вокруг павильона и раздольный простор аэродрома забиты воздушной техникой и наводнены толпами любопытствующих посетителей Салона.

Их много — свыше трехсот тысяч любопытных, группирующихся вокруг самых интересных объектов в поисках сенсаций, нераскрытых секретов или просто журналистских анекдотов на тему авиации.

Особенно же туго приходилось советской делегации. Еще бы!.. Ныне Советы показывали здесь космический корабль «Восток», и посетители Салона имели возможность познакомиться с первым космонавтом Юрием Гагариным, щедро раздававшим свои автографы.

Посетителей международного Салона поразили не только наши самолеты — реактивные ИЛ-62 и ТУ-134, вертолеты — «летающий кран» МИ-10, МИ-6, но и «мадам Соловей» — летчица легкокрылого металлического планера АН-15. Обаятельный инженер антоновского КБ Зинаида Соловей, отчаянная планеристка, стала в глазах парижан своеобразной героиней

Салона. И никто не догадывался тогда, что главная сенсация еще впереди. О ней до поры до времени молчали: ни слова из уст советских представителей, умеющих свято хранить тайну, несмотря на все ухищрения журналистов.

Английский журнал «Эйрплен» писал:

«Основным результатом пресс-конференции русских авиаконструкторов… была демонстрация проявленного ими искусства уклоняться от прямых ответов, отвечать, ничего не сообщая.

Возглавляемая плотным и грузным мистером Лещенко, делегация из трех человек около часа уклонялась от ответов на вопросы представителей авиационных газет и журналов из многих стран, с успехом умолчав о том, о чем не хотела говорить, и не высказав определенного мнения о виденном на выставке.

Возглавляющий трио ветеран-авиаконструктор Ильюшин оставался загадочным и непостижимым, как обычно, и несколько оживился, лишь когда у него спросили, верны ли слухи, что его сын совершил полет в космос до Гагарина. Ильюшин опроверг эти слухи и заявил, что его сын пострадал в автомобильной катастрофе.

Наиболее утонченный из трио Олег Антонов, в галстуке бабочкой, владеющий французским и немного английским языками, сумел быть обаятельным, обходя в ответах существо вопроса и разбавляя их водичкой из общих фраз в наилучшем стиле русских официальных документов».

А ведь у Олега Константиновича было что сказать в эти минуты. По выставке прокатились упрямые слухи, что в Париж должен прилететь еще один большой советский самолет его конструкции.

— Мистер Антонов, — обратился к Генеральному конструктору проникший поздно вечером в гостиницу корреспондент агентства Рейтер. — Только что Би-би-си передала, что у вас есть самолет-гигант на 350 пассажиров. Так ли это?

— Нет, — ответил Антонов, улыбаясь, — такого самолета у нас нет. Агентство, видимо, ввело вас в заблуждение.

Смущенный корреспондент ушел без ожидаемой сенсации.

А Генеральный конструктор слукавил, но не солгал.

— Ему надо было бы спросить, — смеялся вслед корреспонденту Олег Константинович, — нет ли у нас самолета побольше американского «Старлифтера».

Представленный на выставке «Локхид С-141» обладал грузоподъемностью 32 тонны, на него-то, видимо, и ориентировалась фантазия корреспондента. Что же касается

главной сенсации Салона — прилетавшего на следующий день в Ле-Бурже «Антея», — его полезная загрузка намного больше — свыше 80 тонн полезного груза, или 720 человек на борту.

Летчик-испытатель, находившийся у штурвала «Антея», Юрий Курлин, на подступах к Парижу получил указание пройти на высоте 300 метров над третьей полосой аэродрома, буквально забитой экспонатами — самолетами всех стран.

— Теперь на высоте ста метров…

— Теперь с двумя выключенными моторами…

Самолет безукоризненно выполнил команды конструктора и плавно приземлился на полосе.

Неожиданный прилет «Антея», его возможности буквально потрясли мировую общественность и авиационных специалистов.

В развернутом чреве «Антея» Генеральный конструктор провел специальную пресс-конференцию. Свыше трехсот взволнованных журналистов всех стран собрались в самолете, как в огромном кинозале.

— Летающий собор, — сострил кто-то.

— Мегасамолет, — поправил его другой журналист.

— Суперкруизер, — откликнулся третий.

— Новая эпоха в самолетостроении, — восторженно воскликнул президент «Пан-Американ компани» Налжиб Хелоби.

Корреспонденты не сдерживали своих чувств. Французский журналист Жерар Фавар сказал:

«Когда над аэродромом Ле-Бурже пронеслась громадная тень „Антея“, даже у самых ярых пессимистов он вызвал крик восхищения. Это фантастично! Летающий танкер! Поезд в воздухе! Какие только эпитеты не придумывали в эти дни! Ни один из них не был способен выразить или описать те впечатления, которые произвел супергигант на французов и даже опытных участников Салона.

Это, безусловно, сенсация номер один, перед которой остальные экспонаты бледнеют. Id я возьму на себя смелость заявить от имени всех посетителей Салона, что ни один из них не прошел безразлично мимо советского „Антея“ — главного сюрприза Салона».

Восторженному французу вторили корреспонденты других стран.

«СССР усиливает свое психологическое влияние… Самолет, приземлившийся вчера на аэродроме Ле-Бурже, является — и еще долгое время останется — самолетом, созданным с целью престижа, ибо он может установить в небе Запада мировой рекорд. Москва послала его в Париж для того, чтобы подкрепить замечательно организованную психологическую компанию».

«Тайное создание самолета „Антей“ и его неожиданное прибытие на выставку доказывает нам также, что в СССР техника сочетается с острым чувством рекламы».

«Ваш „Антей“ политически весит сегодня больше, чем весь американский военно-воздушный флот!»

А когда через час после прилета «Антея» возле аэродрома выставки грохнулся американский бомбардировщик «Хастлер», а через три дня в стоянку легковых автомобилей врезался и сгорел вместе с автомашинами итальянский истребитель, акции советского гиганта поднялись еще выше.

Французы простукивали стенки «Антея»: из дерева они или металлические?

Богатый фермер расспрашивал: «Сколько баранов войдет в самолет? Как переносят они воздушные путешествия?»

— Не скрывайте, — домогался ответа какой-то настырный репортер, — ваш самолет имеет и военное значение?

Антонов улыбнулся, взял в руки бутылку с лимонадом:

— А этот предмет, по-вашему, имеет военное значение?

— Что вы, конечно, нет! Кока-кола…

— Вот вы и ошиблись. В годы войны партизаны широко пользовались в борьбе с немецкими танками такими бутылками, заполняя их бензином вместо лимонада.

Пораженная размерами нашего воздушного гиганта, газета «Юманите» писала:

«Корабль ожидали увидеть чудовищным, бесформенным, пузатым, а увидели его в конце посадочной полосы элегантным и „породистым“, касающимся земли очень мягко, без малейшей тряски… Он прекрасен, этот гигант!..

Среди зрителей был человек, имя которого делает честь его стране и истории авиации… Это Олег Антонов».

Что думал в те яркие мгновения своего звездного часа Олег Константинович Антонов, читая лестные строки из французской газеты?

Насчет элегантности «породистого» самолета французы были правы — Генеральный всегда утверждал, что «некрасивый самолет не полетит». «Антей» следует этим правилам — он красив.

Какие картины проплывали перед глазами конструктора, когда он видел подлинное торжество своего крылатого детища?

Может быть, далекие события детства? Саратов… «Жареный холм», со склонов которого впервые соскользнул созданный ребенком Олегом планер, под ласково-наивным названием «Голубь». А может быть, первая встреча с легендарным летчиком Валерием Чкаловым — инструктором Ленинградского планерного

кружка энтузиастов «Парящий полет»? Или вспоминалась ему совместная работа с Сергеем Королевым во время всесоюзных планерных слетов в Коктебеле, возле драконовидного хребта Карадаг. Хотя, может быть, он вспоминал совсем другое, более близкое. Ту незабываемую ночь, когда он, внезапно проснувшись, шарил руками по столику в поисках карандаша и бумаги. Ведь именно тогда он зарисовал хвостовое оперение «Антея», которое само зримо явилось ему во сне после бесплодных двухнедельных поисков.

Интуиция? Чудо? Гениальная догадка?

Нет, что-то другое.

Иногда, вспоминал Антонов, говорят: этот конструктор чутьем до всего доходит, он — маг и волшебник. Если у человека есть определенный запас знаний, опыт, навыки, то он, пользуясь этим арсеналом, часто решает некоторые вопросы так, что подчас даже не может сразу объяснить свой выбор. Он принимает решение раньше, чем успеет составить его логическое словесное объяснение. Конечно, это не интуиция, а решение на основе опыта.

Эту повседневную необходимость, продолжал Антонов, хорошо сформулировали англичане, сказав, что инженер — это человек, который правильно решает вопрос в семи случаях из десяти при недостаточных данных. Это очень хорошее, жизненное определение.

Разве не ему следовал всю свою жизнь талантливый инженер Антонов?

…А может быть, вспоминал он тогда совершенно иное. Адову работу по стыковке творческих бригад, принимавших участие в создании воздушного гиганта. Ведь это прямая обязанность Генерального — увязать воедино усилия разных групп, возглавляемых соратниками: В. Балабуевым, А Белолипецким, Н. Ждановым, О. Котляром, Е. Шахатуни и многими другими…

Перед каждой творческой группой в каждом случае стоит своя, крайне сложная задача. Только представьте себе мысленно: фюзеляж длинною 35 метров, загрузочный люк сечением 13 х 4,5 м, площадью 67 м^2, выдерживающий нагрузку в полете 200 тонн.

Попробуй-ка рассчитай такое сооружение! Спроектируй-ка многоколесное шасси для посадки на обычный грунтовой аэродром крылатой громады весом в 200 тонн, приземляющейся на скорости свыше 200 км в час!

И так все элементы рождающегося суперсамолета..

Ведь это ему, Генеральному, приходилось не только состыковывать все эти элементы, созданные по его проекту, но

одновременно решать и хозяйственные, и снабженческие вопросы, проблемы строительства, кадров и многое-многое другое.

Что же руководит в этом случае Генеральным конструктором?

— Талантливый полет фантазии? Интуиция? Опыт?

— Нет, не эти крылатые начала, а нечто другое. Им руководит насущная потребность самой жизни — требования времени и народного хозяйства.

Для летчицы Марины Попович, установившей на «Антее» десять мировых рекордов, и для испытателя Юрия Курлина, «обкатавшего» самолет, рождение сверхгиганта воспринималось скорее романтически.

— Что вы ощутили при первом взлете на «Антее»? — спросила смелая летчица опытного испытателя.

Он рассмеялся:

— А что может чувствовать человек, в правой руке которого шестьдесят тысяч лошадиных сил, в левой — больше двухсот тысяч килограммов веса?!

Генеральный же конструктор на восторженные отзывы об «Антее» отреагировал гораздо прозаичнее:

— Для нас эти успешные полеты важны прежде всего как подтверждение наших экономических расчетов. Поставленный на авиалинию для перевозки грузов «Антей» за один год может принести государству несколько миллионов рублей прибыли.

Думается, эти скупые слова интервью, данного Олегом Константиновичем Антоновым газете «Правда» по поводу рождения «Антея», могли бы быть окрашены более эмоциональными ощущениями человека, в первую очередь творческого. Ведь Генеральный конструктор — еще и прекрасный художник — автор многих своеобразных картин, и незаурядный поэт, стихи которого не раз публиковались в печати. Ему ли затрудняться в поисках вдохновенного слова по поводу удачного детища своего?

Но нет, Антонов верен себе. Даже волнения «звездного часа» не позволили выдающемуся конструктору изменить рациональной позиции, которой он всегда придерживался.

Это — его творческое кредо. Это — основа всех его конструкций, созданных на протяжении воистину творческой жизни.

Даже на «седьмом небе» разумное начало не изменило Олегу Константиновичу в выборе главного.

И в этом залог его успехов.

НАЧАЛО ВЕКА И НЕМНОГО ДАЛЬШЕ

Последний век второго тысячелетия…

Что принесет он человечеству, этот загадочный двадцатый век? Что впереди?

Европа встречала 1900 год шумно, как всегда празднично и разгульно. Звенели бокалы, вспыхивали звезды фейерверков. Промышленники хвастали друг перед другом своими успехами. Еще бы… Европа процветала и богатела. Промышленная революция преобразила ее технический облик. Капитал искал себе применение не только в метрополии — он ринулся в колонии. Америка начала переходить на конвейерное производство автомобилей. «Страна процветания» — окрестили ее.

Господа офицеры обсуждали новые планы вторжений и авантюр. На повестке дня — экзотический конфликт: Россия — Япония.

— Слава Богу, это так далеко от Европы, — болтали очаровательные дамы, кокетливо улыбаясь и прислушиваясь к прогнозам элегантных офицеров и светских львов в слепящих манишках.

Сквозь магический кристалл времени еще не просматривались впереди ни первая мировая, ни Великая Октябрьская…

Но как своеобразное веяние времени, как романтический символ его, проступали окрашенные фантастикой и призрачная картина будущего овладения воздушным пространством, и образы новых икаров.

И вскоре авиация стала всеобщим, поголовным увлечением человечества. Она вошла в моду, и ей приносили уже первые человеческие жертвы.

Знаменитые художники рисовали карикатуры, конструируя воображением своим самые немыслимые летательные аппараты, напоминавшие то летающих пауков, то перепончатокрылых звероящеров.

Журналисты взахлеб фабриковали сенсации о таинственных дирижаблях и самолетах, якобы увиденных ими в те дни, когда их еще не было. Что стоит, например, такое сообщение петербургской газеты «Русское слово»:

«В 9 часов вечера 6 августа с балкона группа лиц видела низко летящий с севера на юг аэроплан.

Ясно было видно три огня и очертания корпуса. Аэроплан шел против ветра и заметно колебался».

Даже «Саратовский вестник» — газета города, где протекали юношеские годы Олега Антонова, не скупился на сенсации:

«В бинокль был виден круглый, светящийся предмет, двигавшийся высоко над Заволжьем по Волге. Строились всевозможные предположения, и, между прочим, что этот предмет — таинственный дирижабль».

Нелишне отметить, что тогда НЛО были, по всей видимости, гораздо более частыми гостями на нашем небе, чем дирижабли.

Внимание, проявляемое к первым авиаторам, и не снилось сегодняшним кино- и рок-звездам. Кусочки одежды знаменитых летчиков передавались из рук в руки как реликвии. Удачливых летчиков в буквальном смысле слова засыпали цветами с головы до ног. Даже пятна авиационного масла на блузках счастливиц, случайно обрызганных самолетным мотором, воспринимались с восторгом, как дар Божий.

Их называли летунами (вспомним Блока: «Летун отпущен на свободу…»).

Богачи и предприниматели щедро назначали баснословные денежные премии за завоевание того или иного барьера в авиации: за скорость, высоту, дальность, за время в полете, преодоление горного хребта, водного зеркала, за лишнего пассажира на борту, пусть даже четвероногого.

В городах Европы непрерывно проводились соревнования летунов — так называемые «митинги», на которые съезжались и слетались летчики всех стран в надежде на очередной приз.

Вот, к примеру, публикация того времени — «Воздухоплавательные состязания в Реймсе»:

> «1-й приз 50 000 франков — для аппаратов, которые выполнят полет минимум на 50 километров без обновления запасов, получил Анри Фарман на биплане, покрывший 180 километров за 3 часа 3 минуты 56 секунд.
>
> 2-й приз — 25 000 франков — Губер Латам на моноплане „Антуанетт“.
>
> Приз Гордона-Беннета за 20-километровый полет в два приема вокруг аэродрома в кратчайшее время достался, сверх ожиданий, американцу Кертиссу, который на биплане своей системы покрыл эти 20 км за 15 минут 50 сек. Кертисс получил 25 000 франков и роскошную вазу.
>
> Премия в 10 000 франков досталась Латаму, поднявшемуся на моноплане „Антуанетт“ на высоту 150 метров и побившему мировой рекорд.

Блерио чуть не сгорел при вчерашнем взрыве, уничтожившем его моноплан. По счастью, он отделался лишь ожогами».

Это сообщение ярко характеризует ту обстановку, которая царила на соревнованиях, где лишь мгновение отделяло летчика от смерти или от триумфа.

Не эта ли сумасшедшая игра с жизнью собирала в те годы десятки и сотни тысяч зрителей на любые авиационные праздники, соревнования и «митинги»?

Более того, авиационная страсть привлекала алчное внимание предпринимателей, получивших возможность делать бизнес на летчиках. Так, один из первых русских пилотов, Михаил Никитович Ефимов, был «закуплен» одесскими богачами Анатром и Ксидиасом, снабдившими его самолетом.

Покупали самолеты за рубежом и летали на них ради собственного интереса богатые аристократы и господа, купечество. Так, владельцем первого самолета в Киеве был купец-старовер Федор Былинкин, пытавшийся летать на машине конструкции братьев Райт.

Приобщиться к авиации, а иногда и полететь — вот страсть, овладевшая многими выдающимися людьми начала века Поднимались в небо в качестве пассажиров А Франс, Э. Верхарн, Г. Гауптман, М. Меттерлинк.

Только чудом остался жив после катастрофы А. Куприн, летевший с пилотом, в прошлом известным борцом Заикиным. Освоил технику пилотирования ученик самого Блерио поэт-футурист Василий Каменский.

Рядом с экспозицией в каунасском музее, посвященной двум выдающимся литовским летчикам, Дарьюсу и Гераносу, пересекшим Атлантический океан на маленьком одномоторном самолетике в 1933 году, рассказывается о летном подвиге, происшедшем значительно раньше.

Середина прошлого века… В небольшом литовском городке Кракес безвестный государственный чиновник А. Гришкявичус построил удивительную летательную машину — паролет. Машина вобрала в себя достижения своего времени. Паровая машина приводила в движение винт и машущие крылья для подъема аппарата. Гибкое хвостовое оперение должно было управлять полетом. Небольшой воздушный шар создавал подъемную силу.

Летательный аппарат необыкновенной формы потребовал нескольких лет труда. Энтузиаст назвал его «Жемайтис» в честь жителей района Жемайтия, отличавшихся особым упорством и

настойчивостью.

Жаждавший поддержки, он решил устроить сюрприз губернатору, чтобы заинтересовать его своим изобретением. Когда высокое начальство подъезжало к городу, вдруг из-за кустов показался огнедышащий аппарат с машущими крыльями и огромным пузырем на горбе. Испуганные лошади понесли…

Возмущенный губернатор, едва не лишившийся жизни, в бешенстве разжаловал незадачливого создателя самолета, лишив его места. Потрясенная случившимся, супруга умельца в отчаянии подожгла созданную им летательную машину. Вместе с крыльями сгорели надежды обнищавшего таланта. Говорят, он развелся с предавшей его мечту и вскоре умер от горя.

Так в 1855 году погибло одно из изобретений прошлого века — это было до Можайского, до братьев Райт, до Блерио. Это было впервые в мире: самолет, оторвавшийся от земли с помощью воздушного шара.

Ни психологически, ни технически люди не были подготовлены к тому, чтобы воспринять это необыкновенное изобретение. Во имя истины добавим: развитие авиации пошло иным путем; самолетам лишь помехой могли бы быть воздушные костыли аэростатов.

Отсутствие технических возможностей было препятствием на столбовой дороге подлинной авиации. Так произошло с гениальным проектом самолета Александра Федоровича Можайского. Моряк по профессии, он служил старшим офицером на военном корабле «Прохор». Рано увлекся воздухоплаванием, вышел в отставку. Сын его вспоминает:

«Возникновение идеи воздухоплавательного аппарата покойный Александр Федорович относил к 1855 году, приписывая ее своим наблюдениям над птицами».

Он, по словам «Кронштадтского вестника», построил себе воздушного змея и на буксире за тройкой лошадей «два раза поднимался в воздух и летал с комфортом».

Но это было лишь начало.

За опытами со змеем последовала постройка модели, предвосхитившая создание самолета в натуральную величину.

Испытание модели с пружинным двигателем прошло весьма успешно. Тот же «Кронштадтский вестник» словами полковника Богословского сообщил.

«Быстрота полета аппарата изумительна. Он не боится ни тяжести, ни ветра и способен летать в любом направлении.

Опыт доказал, что существовавшие до сего времени препятствия к плаванию в воздухе блистательно побеждены нашим даровитым соотечественником. Господин Можайский

совершенно верно говорит, что его аппарат при движении на всех высотах будет постоянно иметь под собой твердую почву».

Можно было начать строительство. Изобретатель обратился за помощью в Военное министерство. Специальная комиссия, в составе которой был великий Д. И. Менделеев, одобрила проект и отпустила на его воплощение средства.

Профессор Алымов в статье «К вопросу о воздухоплавании», вышедшей в 1878 году, сообщает: «Аппарат г. Можайского, по крайней мере в своем принципе, составляет, по нашему мнению, громадный и окончательный шаг к разрешению великого вопроса плавания человека в воздухе по желаемому направлению с желаемой, в известных пределах, скоростью… А. Ф. Можайскому принадлежит, по нашему мнению, великая заслуга решить эту задачу на практике…»

Получив в 1881 году патент на свой самолет, изобретатель строит свою машину. Она имела фюзеляж в виде лодки, два больших крыла с элеронами, подвижное хвостовое оперение для поворота самолета и изменения уровня его полета. Три винта от двух паровых машин в 20 и 10 лошадиных сил приводили аппарат в движение. Самолет опирался на четырехколесное шасси для взлета и посадки.

Летом 1882 года в Красном Селе под Петербургом была закончена сборка самолета и состоялись его испытания, которым предшествовало сообщение в «Петербургском листке»:

«У нас в Петербурге действительно устраивается летательная машина, на которой, — как уверяют газеты, ученые и инженеры, — строитель намерен перелететь из Петербурга прямо на Московскую Всероссийскую Выставку».

Перелет не состоялся. Скатившись со специального наклонного помоста, аэроплан Можайского под управлением механика оторвался от земли, но тут же упал на крыло.

Мощности тяжелых паровых двигателей не хватило на то, чтобы продолжить полет.

Технически грамотная идея не могла быть реализована на уровне своего времени — необходимый мотор еще не был создан.

Можайский приступил к разработке легкого нефтяного двигателя внутреннего сгорания и созданию второго, усовершенствованного самолета.

Но на реализацию того и другого ему уже не хватило ни времени, ни средств. Через несколько лет он скончался, так и не завершив своего гениального изобретения, когда он вплотную подошел к возможности создания летающего самолета еще в конце прошлого века.

В 1903 году, когда техника значительно продвинулась

вперед, когда были созданы легкие двигатели внутреннего сгорания, первый самолет оторвался от земли. Честь его создания принадлежит двум американцам — братьям Вильбуру и Орвиллу Райтам.

Механики-самоучки из небольшого городка Дайтон, они организовали небольшую мастерскую по изготовлению дешевых велосипедов собственной конструкции «Ван-Клив».

В начале века популярность велосипеда была исключительной — возникло своеобразное, почти маниакальное увлечение сверхлегким педальным транспортом.

Не зря многие из летчиков и конструкторов аэропланов были из бывших велосипедистов, порой даже из знаменитых гонщиков.

У Райтов все началось со знакомства с опытами планериста Лилиенталя, управлявшего полетом за счет перемещения центра тяжести собственного тела, опиравшегося на крылья.

В этом была его ошибка, решили братья, он потому и разбился, что балансировал. Надо управлять не телом, а самим крылом.

Братья построили управляемый планер и начали с успехом испытывать его, привязав канатом к легкому автомобилю. Чем не опыт Можайского с тройкой?

— Зачем таскаться на буксире за автомобилем? Может быть, лучше поставить мотор на сам планер и получить тягу с помощью воздушного винта? — рассуждали они.

Кому из братьев первым пришла в голову эта идея, неизвестно. Но так они и поступили. А для начального разгона, вместо наклонного помоста Можайского, приспособили вышку с падающим грузом, который соединялся тросиком с аэропланом.

17 декабря 1903 года состоялся первый в мире полет двухвинтового аппарата, продержавшегося в воздухе 59 секунд.

Братья держали свои опыты в секрете, понимая государственную значимость покорения воздушной стихии. Однако в американскую прессу просочилось все же достаточно неопределенное сообщение:

«Господа Вильбур и Орвилл Райт из штата Огайо испытали вчера в Кити-Хаук новую изобретенную ими машину. Опыт вполне удался. Летательная машина пролетела против ветра расстояние более четырех километров и опустилась на заранее отмеченное место».

Дальше Америки эти сведения не ушли — Европа осталась в неведении, хотя засекретившие свой самолет американцы уже часами парили в воздухе.

Лишь через три года первый самолет взлетает и над Европой. Поднял его в воздух в Париже представитель «золотой молодежи»

— сын бразильского богача-плантатора Сантос-Дюмон. Он увлекался воздухоплаванием, эксцентрично приземляясь на аэростате в местах скопления людей — на площадях, на скачках — прямо с неба, как снег на голову!

Привязав аэростат, он шел под восторженные крики толпы обедать или гулять в Булонский лес. Вот так, запросто. Как бы между дел…

Этот отчаянный малый в свободное время, на деньги своего отца, строит крохотный планер — с мотором — «Стрекоза» — по-французски «Демуазель».

Осенью 1906 года «Демуазель» делает свой первый прыжок в воздухе, пролетев под мостом расстояние в 220 метров. Полет зафиксирован — он первый в Европе. На удачливого летчика с восторгом смотрит весь континент. Его успех явился толчком лавинообразному процессу. Плотину прорвало. Десятки, вероятно, даже сотни, конструкторов словно с цепи сорвались — ринулись строить свои самолеты, повторять конструкции более успевающих соседей, вносить свои изменения в них.

Богатые спонсоры объявляют сумасшедшие призы за любой, по нашему, самый скромный, успех в авиации — только давайте результат!

Как грибы после благодатного дождя во всех странах вырастают авиационные клубы, комиссии, ассоциации. Во главе их становятся богатые, увлеченные небом люди, банкиры, предприниматели, адвокаты. Как это здорово — приобщиться к заманчивому делу — летать.

Французский адвокат — богач Аршдакон, находясь во главе авиационной комиссии, назначает премию в 50 тысяч Франков тому, кто сделает круг над аэродромом общей протяженностью не менее километра…

По нашим меркам — это пустяки. Но ведь это было тогда, на заре…

Помощник Аршдакона, молодой механик Габриэль Вуазен, смекнув, что дело пахнет большими деньгами, срочно организует мастерские по строительству аэропланов, рассчитывая на богатых клиентов. Он проектирует свой самолет.

Отсюда и пошли первые прославленные бипланы марки «вуазен».

Популярный автомобильный гонщик Анри Фарман тут же заказывает самолет в мастерских и, получив его, начинает осваивать технику пилотажа. Смелости ему, автогонщику, не занимать — необходимо обрести умение летать. Параллельно он совершенствует и сам самолет, благо с техникой гонщик, как говорится, на короткой ноге.

И вот наконец на аэродроме Исси-ле-Мулино под Парижем первая победа Фармана. Он делает в воздухе широкий замкнутый круг над площадкой и тут же на взлетном поле получает чек на 50 тысяч франков.

Через некоторое время рекорд дальности бьет на «вуазене» известный скульптор Леон Делагранж. Фарман отвечает ему рекордом продолжительности — 15 минут в воздухе! Делагранж берет на борт самолета пассажира. Фарман поднимает на воздух самого Аршдакона. И пока идет это отчаянное соревнование в воздухе, в их борьбу неожиданно вклинивается инженер Луи Блерио из города По. Он построил исключительно изящный моноплан, на котором начинает постепенно завоевывать свои рекорды.

Самым большим его рекордом считается перелет через пролив Ла-Манш из Франции в Англию, который он совершил 25 июля 1909 года на самолете своей конструкции «Блерио XI».

Дело не только в большом призе английской газеты «Дейли мейл». Луи Блерио — на грани финансовой катастрофы. Разориться — это перестать летать, а приз может его спасти. Ведь Луи разбил уже с десяток самолетов. Дело и в том, что ему необходимо утвердиться в среде конкурентов, а их все прибывает и прибывает.

Положение летчика критическое. К тому же во время одной из неудачных посадок он сломал ногу. Но рисковать надо…

С гипсовой повязкой на ноге Луи докостылял до самолета, торопливо поцеловал жену, поцеловал крыло своего элегантного аппарата, воздел руки к небу, сел в кабину. Положив рядом с сиденьем костыли, он завел 25-сильный моторчик «анзани».

Горючего хватит, подумал он, но после получасовой работы мотор перегревается — его может заклинить…

Слава богу, мотор не перегрелся. Сопровождавшая самолет миноноска «Эскопет», на борту которой находилась жена летчика, скоро отстала от самолета. Блерио — один над свинцовой гладью пролива. Лишь бы дотянуть до Англии… Лишь бы… и он дотянул, почти плюхнувшись на маленькую наклонную и неровную площадку возле Дуврского замка Пусть сломалось хрупкое шасси, но перелет этот принес Блерио не только спасение от катастрофы, но и всемирную славу. Ведь он — первый перелетел из Франции в Англию, пересекая пролив.

И вот — слава, уже навсегда..

Американцы братья Райт, прослышав об успехах французов, торопятся продать свое детище французскому правительству за миллион франков. Тут уже не до секретности, лишь бы успеть обойти парижских коллег, активно рвущихся вперед.

Вильбур Райт приплывает во Францию со своим самолетом. Но он несколько запоздал — ему предлагают только полмиллиона франков, да еще с условием пролететь не менее 50 километров с пассажиром.

— Пожалуйста, — с неожиданной охотой соглашается Райт.

Все это ему давно по плечу. Он тут же бьет мировой рекорд, поднявшись на 110 метров и вместо полета на 50 километров летает целых 2 часа 20 минут. Колоссальное время…

Затем он «перекатал» на самолете 50 пассажиров и почти шутя забрал все объявленные призы Европы. Это было самой большой сенсацией. Газеты задыхались от сообщений, толпы народа рвались на взлетные площадки, объявлялись новые призы, заключались отчаянные пари и рискованные сделки.

А тут еще одна неслыханная сенсация на грани подлинного чуда. В разгаре дня, над самым центром Парижа, на огромной высоте, появился самолет. Он царственно пролетел над самой Эйфелевой башней, не замечая, что в столице остановилось все движение, тысячные толпы заполнили площади и улицы. Восторг, ликование, потрясение — все это было на грани полного безумия зрителей-парижан — людей эмоциональных.

— Кто он, безумный пилот, осмелившийся на такое?

И только после того, как самолет, сделав прощальный круг над творением Эйфеля, скрылся в сторону аэродрома Жювизи, парижане узнали имя героя.

Никому не известный летчик Шарль де Ламбер — парижский ученик Вильбура Райта, русский подданный. Это казалось невероятным. Пара месяцев прошло с момента приезда американца, а он уже обучил летанью Поля Тисандье и Шарля де Ламбера Что же касается русского подданства — отец Шарля, родившийся на острове Мадейра, работал в каком-то русском учреждении в Париже, принял русское подданство. А это распространяется и на сына Шарля. Так наш соотечественник по подданству вошел в историю авиации.

Интересно, что Всероссийский авиаклуб в Петербурге тут же решил составлять список отечественных пилотов, начав его с имени Шарля де Ламбера. В 1908 году открылись также аэроклубы в Одессе, общество воздухоплавателей Москвы и Киева.

А ведь отечественных пилотов-то в то время в стране еще не было — вот что значит заветное стремление «не отставать»! Тогда принимается решение отправить самых отчаянных ребят-спортсменов на учебу в школы авиаторов, открытые братьями Вуазен, братьями Фарман, фирмой Латама «Антуанетт» в городке Мурлемон ле Гран на Шалонском взлетном поле.

Первым уезжает во Францию знаменитый на всю Россию велосипедист, мото- и автогонщик Сергей Уточкин — идол всех российских мальчишек.

Вслед за ним выезжает на учебу по контракту с одесским банкиром Кондрасом дважды чемпион страны по мотогонкам, велогонщик, по профессии электрик железнодорожного телеграфа Михаил Ефимов. Его сопровождает издатель одесского журнала «Спортивная жизнь» Эмброс, который должен закупить во Франции самолет для будущих гастролей обученного русского летчика.

Ефимов попадает в школу Фармана.

«В школе только летать учили, — рассказывал позже летчик, — а до остального приходилось доходить самому. А как тут быть, когда я ни слова по-французски не знаю! С самолетом я еще как-то разобрался, а вот мотор дался мне нелегко».

Выручили русские наборщики во французской типографии, которые свели его с механиками-мотористами.

«Я у Фармана сказался больным и месяц проработал на моторном заводе в качестве ученика. Нужно сказать, что рабочие меня усиленно учили, и я хорошо освоил мотор…»

Михаил Ефимов стал лучшим пилотом у Фармана. И именно его подготовил Фарман для побития мирового рекорда, принадлежавшего братьям Райт.

Блестяще закончив школу, русский летчик получил 21 января 1910 года международные права пилота и буквально на десятый день пошел на побитие мирового рекорда по длительности полета с пассажиром. В качестве пассажира летит одесский издатель Эмброс.

Новенький «фарман» с пятидесятисильным мотором «гном» уверенно кружит над аэродромом. Час… Два…

И вот над комиссарской трибуной поднимается красный флаг — сигнал того, что рекорд Райта побит. Первый русский летчик становится мировым рекордсменом. О нем пишут во всех газетах Европы и Америки. Его приглашают во многие страны. Впереди всемирные авиасоревнования в Ницце. Но меценаты из Одессы требуют его возвращения — согласно контракту, летчика ждут гастроли на родине.

Ефимов просит отсрочки:

— Да, я хочу мировой славы. Но не лично для себя, — говорит Ефимов, прибыв в Одессу, — а для России. До сих пор ни один русский не участвовал в международных авиационных состязаниях: куда, мол, русскому медведю в небо? А я хочу показать, на что способны русские.

— Если уж вам так надо ехать во Францию — платите

неустойку, 15 тысяч, — перебивает летчика банкир Ксидиас; он уверен, такой суммы летчику не сыскать.

Ефимов спокойно вынимает из бумажника пачку в 26 тысяч франков и протягивает их банкиру:

— Прошу пересчитать и принять требуемое.

У Ксидиаса отваливается челюсть — он не ожидал такого. Немногие знают о том, что русского летчика ссудил деньгами Фарман, уверенный в его победе в будущих соревнованиях в Ницце.

8 марта 1910 года — историческая дата. В этот день первый русский летчик впервые совершил полет у себя на родине перед отлетом в Ниццу.

На этот полет в Одессе собралось несчетное количество зрителей. Они встретили летчика ликованием, несмотря на то, что издатель Эмброс беззастенчиво поносил в газетах Ефимова за «измену».

А «измена» эта дала русскому летчику через несколько Дней завоевать в Ницце почти все призы: за продолжительность, за скорость, за короткий разбег при взлете, за 960 километров налета за время соревнований.

Вторую сотню призов, теперь уже в Каннах, снова завоевал русский летчик Николай Евграфович Попов. Журналист и авиатор, ученик уже известного нам Шарля де Ламбера, он работал после русско-японской войны в его фирме «Ариэль», выпускавшей летательные аппараты.

Подлинный талант летчика вынес его на вершину славы. Сам же Попов говорил об этом проще: «Русские, пожалуй, больше других могут преуспеть в воздухоплавании, так как отличаются хладнокровием и выносливостью духа… Все, кажется, есть, поддержки только мало…»

Да, поддержки изобретателям и умельцам у нас действительно маловато. Будь ее в свое время больше, не пришлось бы нашим первым летчикам летать на зарубежных самолетах. Мы бы могли даже выпускать их в отечественных мастерских. Все станет понятно, если напомнить слова высочайшего шефа российской авиации, великого князя Александра Михайловича. Вот что провозгласил он в 1910 году на открытии Отдела воздушного флота:

«Пуще всего комитету не следует увлекаться мыслью создания воздушного флота России по планам наших изобретателей и непременно из русских материалов. Комитет нисколько не обязан тратить бешеные деньги на всякие фантазии только потому, что эти фантазии родились в России. Трудами братьев Райт, Сантос-Дюмона, Блерио, Фармана, Вуазена и других

аэропланы доведены в настоящее время до возможного при нынешнем состоянии техники совершенства. И комитету лишь остается воспользоваться этими готовыми результатами».

Точнее не скажешь… Бери заграничное, откажись от своего, русского. Но ведь именно зарубежное стоит бешеных денег.

И не устаешь удивляться тому, как удалось некоторым русским гигантам-конструкторам прорваться сквозь этот великокняжеский запрет.

В первую очередь таковым стал молодой киевский авиаконструктор Игорь Иванович Сикорский.

Сын известного психиатра, он с детства увлекся авиацией. Собственными руками он построил в Киеве два вертолета и шесть самолетов собственной конструкции, отмеченных многими наградами на конкурсах того времени. Талант конструктора был замечен.

Ему не было еще двадцати четырех лет, когда его пригласили на должность главного конструктора авиационного отделения Русс ко-Балтийского вагонного завода.

Здесь под его руководством были построены первые в мире тяжелые самолеты, родиной которых стала Россия.

Через многие годы Олег Константинович Антонов стал продолжателем этой традиции, создавая воздушные гиганты, поражавшие воображение ведущих специалистов мира.

Однако вернемся к его предшественнику.

Уже в 1912 году Сикорский строит крупнейший в мире самолет, названный конструктором «Русский витязь».

При размахе крыльев 27 метров с четырьмя моторами обшей мощностью 400 лошадиных сил воздушный гигант поднимал до полутора тонн полезного груза.

Вот как историк авиации К. Н. Финне описывает первый полет этого удивительного самолета.

> «Тринадцатого мая 1913 года около девяти часов вечера на поле, примыкавшем к Корпусному аэродрому в Петрограде, тогда еще называвшемся С.-Петербургом, собрались огромные толпы народа, с нетерпением ожидавшие необыкновенного зрелища: там готовился к первому пробному полету большой четырехмоторный аэроплан, весивший 250 пудов (4 тонны).
>
> Подняться в воздух?
>
> По мнению специалистов того времени, это представлялось маловероятным, а в случае если бы даже этот аэроплан и смог бы оторваться от земли, то при остановке в полете одного из его моторов он неминуемо

должен был бы перевернуться. Ссылались на мнения и заключения заграничных авторитетов по вопросам авиации, отказавшихся от мысли строить подобные большие многомоторные аэропланы — после полной неудачи подняться на них в воздух. В то время слова „за границей полагают…“ считались у нас чуть ли не непреложной истиной, поэтому намерение повторить у нас такие попытки считалось дерзновенным и обреченным заранее на полный провал делом.

Вопреки всем этим так или иначе обоснованным заключениям заграничных и отечественных специалистов „Русский витязь“ в этот достопамятный вечер 13 мая 1913 года не только оторвался от земли, но, поднявшись на некоторую высоту и описав несколько больших кругов над полем, плавно спустился у своего ангара, при бурном ликовании собравшихся зрителей».

«Русский витязь» стал первым самолетом-гигантом, разрушившим существовавшую в мире стену недоверия к тяжелым летательным аппаратам этой категории.

Но это было лишь добрым началом. Двадцатичетырехлетний конструктор создал еще более совершенный самолет-гигант, названный «Ильей Муромцем».

В следующем году на том же заводе закладывается целая серия из 50 таких сверхтяжелых гигантов. Для своего времени это было подлинное чудо — воздушный омнибус. Капитанское помещение, кают-компания, спальная комната, кухня, кладовая и уборная. Самолет брал на борт 16 пассажиров и экипаж, запас горючего более чем на 1000 километров полета — чем не прообраз современного пассажирского лайнера?

Электрическое освещение, отопление кают, продолжительность беспосадочного полета свыше шести с половиной часов — поразительно, что все это было заложено в отечественной конструкции начала века. Ведь в эти годы все, даже прославленные зарубежные фирмы, работали лишь над двухмоторными самолетами. А французы до 1924 года в своих разработках почти полностью копировали «Илью Муромца», настолько он опережал свое время.

Самолеты «Илья Муромец» блестяще проявили себя в воздушных сражениях первой мировой войны. Они работали в качестве тяжелых бомбардировщиков, транспортных самолетов, а порой и разведчиков.

Еще более крупный самолет был построен в 1916 году в России инженером В. А. Слесаревым. Следуя установившимся

традициям, конструктор назвал своего гиганта именем былинного богатыря Святогора.

Мы заканчиваем этот краткий обзор истории авиации самолетами-гигантами, чтобы показать некую преемственность, просматриваемую в отечественном авиастроении. Ведь и Олег Константинович Антонов также обратился в своем творчестве к самолетам-гигантам — самым крупным на планете. Да и имена своим самолетам он давал, черпая их, видимо, тоже по традиции из мифологии и былин: «Антей», «Руслан»…

Появившись на свет в годы вселенского увлечения авиацией, он пронес страсть к небу сквозь всю свою жизнь, став одним из творцов крупнейшего достижения цивилизации нашего века.

ПО МОСТУ ВРЕМЕНИ — НЕ В НОГУ

Жизнь учит многому, подсказывая порой решения, которые становятся позже своеобразными законами.

— Сбить шаг, — командует офицер взводу солдат, когда подразделение подходит к мосту.

И он прав. Мост необходимо пересекать, идя не в ногу, иначе мост может рухнуть от возникающего при ритмичной поступи резонанса.

Ну а если это не обычный мост, а «мост времени»? По нему движется в будущее вся наша развивающаяся цивилизация. Как должны идти по такому мосту те, кто определяет пути этой цивилизации? А это изобретатели, новаторы, умельцы, энтузиасты, люди, одержимые неординарными идеями. Идти только не в ногу… Вот их обязанность.

Новатор, если он подлинный носитель прогресса, обязан двигаться по мосту времени своей походкой — и обязательно не в ногу со всеми. Только тогда появятся в общем однообразном потоке времени новые тенденции, стремления, идеи.

А как же иначе, ведь любое обновление — это отход от стандарта!

Я задумался об этом в который раз, прикоснувшись к истории авиации, где всегда решающую роль играла в первую очередь личность — летчик, конструктор, ученый…

Именно она — эта творческая личность, вырываясь из общего потока, открывала новые возможности, новые направления, новые проекты в общем ходе развития жизни.

В авиации этот процесс складывался особенно сложно. Вот что рассказывает о ее первых шагах знаменитый русский летчик Константин Константинович Арцеулов, один из основоположников русской авиации.

«Начал я летать тогда, когда авиация, собственно, зарождалась. Русская авиация только-только начиналась еще… Это было начало, а всякое начало трудно… Воздух не знали. Условия атмосферы были тогда мало изучены… Поэтому занятие авиацией было очень рискованно. Многие из моих товарищей погибли.

Шли в авиацию преимущественно люди, которые были приспособлены, подготовлены к этому… Авиация требовала не только риска и мужества, она требовала людей, способных к творчеству. Ведь в большинстве авиаторы тогда сами строили свои планеры, сами их конструировали, сами их испытывали, на них летали.

Ну, конечно, бывали случаи, когда это кончалось трагически, но это был передовой отряд, который создавал авиацию, который завоевывал воздух. И, конечно, участие в этой авиации очень хорошо на меня действовало в том отношении, что вызвало во мне тоже, во-первых, известную, так сказать, смелость, а потом желание творить в этой области.

Каждую область двигать вперед можно только творцами».

Да, творцы были нужны в те годы Отечеству.

И повествуя о жизни Олега Константиновича Антонова, мы обязаны дать хотя бы краткий обзор времени, событий и людей, среди которых вызревала эта выдающаяся личность.

Самолетостроение в России перед первой мировой войной значительно отставало от зарубежных производств.

В Петербурге существовал в те годы авиационный завод «Первого Российского товарищества воздухоплавания Щетинина и К°» Выпускал он вначале самолет «Россия-А», в основу которого был положен французский «Фарман-III», однако «в гораздо лучшем конструктивном оформлении и с рядом собственных отличий».

Затем выпускался самолет «Россия-Б» — моноплан на основе «Блерио-XI». Количество самолетов малое — по 5 экземпляров каждого типа.

В Москве известный велосипедный завод «Дукс» также начал строительство самолетов.

В Риге Русско-Балтийский вагонный завод, следуя общим требованиям, приступил к выпуску самолетов, создав специальное авиационное отделение, об успехах которого мы уже рассказывали.

Маленький авиазаводик и летную школу создали одержимые страстью к воздухоплаванию супруги: летчик В. В. Слюсаренко и первая авиатриса России Лидия Зверева — дочь известного генерала.

Все эти авиационные «предприятия» выпускали весьма незначительное количество самолетов, во многом копировавших зарубежные образцы. Достаточно сказать, что за 1910 год их было выпущено всего около 30 штук на всю страну.

Гораздо лучше обстояло дело с русскими летчиками. Мы уже рассказывали о том, с каким успехом выступали они на родине и за рубежом. Интересно участие в этом деле женщин.

Русские летчицы, как их называли в то время, авиатрисы, — часто были выходцами из самых богатых и аристократических семей. Смелые, самоотверженные женщины принесли славу нашей авиации еще в дореволюционные годы.

Знаменитая летчица — княгиня Евгения Шаховская. Дочь

известного генерала Кованько, занятого проблемами российской авиации. Евдокия Анатра — наследница крупнейшего богача — банкира Л. А. Галанчикова, получившая диплом летчика Международной федерации воздухоплавания. Елена Самсонова, заслужившая всеобщее уважение и восхищение своей смелостью и женственностью.

Особенно популярной была Лидия Зверева, предприимчивая, смелая, самоотверженная — о ней мы только что упоминали. Она была первой русской женщиной, поднявшейся в воздух на самолете.

И для них, для этих самоотверженных женщин, главным было творческое отношение к новому увлекательному делу — авиации.

История сохранила память о многих замечательных летчиках России, имена которых стали достоянием многих стран в предвоенные годы и в годы первой мировой войны. И всегда их отличало горячее стремление внести что-либо новое в растущую и крепнущую авиацию первых лет своего существования.

Т. Н. Евдокимов, участвуя в Балканской войне 1912 года, впервые подкладывает стальной лист под сиденье пилота, чтобы обезопасить его от обстрела с земли — своеобразный прообраз штурмовика.

Замечательный русский летчик Славороссов, отчаянно смелый пилот, первым пролетел на самолете под мостом в Варшаве, прославился своими подвигами во Франции.

В годы мировой войны, воюя на стороне Франции, он умудрился спасти раненого французского пилота Раймона с огненной полосы между французскими и немецкими окопами. Приземлившись на узенькой полоске простреливаемой земли, он втащил раненого в свой одноместный самолет и сумел под огнем подняться на самолете в воздух. Французский генерал тут же на аэродроме снял с себя боевую медаль и нацепил ее на грудь героя.

Навечно прославил свое имя Виктор Федоров, прозванный во Франции «воздушным казаком Вердена» за свои беспримерные подвиги в дни крупнейших за всю историю военных сражений под Верденом. В последние дни сражения он вылетел против целой эскадрильи немецких самолетов и, применяя свою неповторимую федоровскую тактику, сбил трех противников и лишь позже был сбит сам.

Выдающиеся пилоты России не всегда были русскими по национальности. История донесла до нас имя замечательного латвийского пилота прапорщика Пульпе. В архиве сохранилось последнее его письмо, пронизанное ни с чем не сравнимым мужественным чувством любви к Родине.

Он пишет: «Я пошел защищать Родину.

Лишь одного хочу — победы!

Все мысли о тебе, Россия, и о моей колыбели — Латвии».

Но, пожалуй, о двух русских летчиках следует рассказать особо. Именно в их характере ярко проявились новаторские черты, о которых мы говорили в начале этой главы: смелость, самоотверженность, творческое начало. Идя наперекор сложившимся представлениям, они дали истоки новым направлениям развития авиации.

Военный летчик Петр Николаевич Нестеров сразу привлек к себе внимание своими способностями и самобытностью своего характера.

Начальство характеризовало его, как идеальный тип будущего офицера, выдающегося летчика.

Друзья называли его бесшабашной головой, циркачом. Композитор А. Глазунов пригласил его петь в опере.

А у самого Нестерова медленно, но уверенно созревала мысль, что самолет в воздушном пространстве — это не корабль на водном просторе. «Воздух везде опора», — повторял Нестеров, желая доказать свободу движения самолета в воздушном пространстве — в его естестве, в его толще.

Подобно птице, должен уверенно чувствовать себя в любом положении, в упругом слое атмосферы.

Так была задумана Нестеровым «мертвая петля» — беспримерный по тому времени переворот самолета через голову. Теоретически о возможности такого разворота говорил еще Н. Е. Жуковский — выдающийся теоретик авиации.

Идеи и расчеты Нестерова горячо поддерживал генерал Кованько, непосредственно занимавшийся отечественной авиацией.

В это время П. Н. Нестеров командовал воздушным отрядом в Киеве.

27 августа 1913 года он поднялся в воздух с твердой целью произвести свой исторический опыт. Десятки настороженных глаз следили с аэродрома за тем, как «ньюпор» Нестерова уверенно набирал высоту.

Вот он достиг тысячи метров. Нестеров сбросил газ, и самолет ринулся в резкий спуск к земле. Загудели туго натянутые стальные расчалки, стремительно нарастала приближающаяся земля.

Еще несколько мгновений… Нестеров дал газ и плавно вздыбил самолет вверх.

Мотор взвыл, крылатая машина перевернулась, описав в воздухе замкнутую петлю, и плавно вышла на почти

горизонтальный полет. Какое-то мгновение летчик висел в воздухе головой вниз и кверху ногами, но центробежная сила плотно прижимала его к сиденью.

Сделав несколько разворотов, самолет приземлился на аэродроме. Так была сделана на самолете первая в мире «мертвая петля», получившая отныне название «петли Нестерова». То, что не рискнул сделать до Нестерова ни один из летчиков, он проделал спокойно и уверенно, «пойдя не в ногу» с общими представлениями своего времени, открыв дорогу всем другим летчикам: в воздухе везде опора…

Ровно через год, 26 августа 1914 года, во время первой мировой войны Петр Николаевич пожертвовал своей жизнью, использовав новый прием поражения самолета противника — воздушный таран.

Нестеров поклялся, что австрийский разведчик на «альбатросе» не будет летать над нашей территорией.

А тот вылетел. И уверенно пошел за линию фронта Нестеров настиг его на своем самолете и выпустил по «альбатросу» весь запас патронов. Противник оказался неуязвимым.

Тогда русский летчик принял неожиданное решение — ударить противника крылом своего самолета. Нестеров обрубил оперенье «альбатроса», и тот рухнул на землю.

Однако вслед за австрийцем начал стремительно падать поврежденный самолет русского летчика. Парашютов в то время еще не было. Совершив подвиг, Нестеров разбился.

Но его пример открыл дорогу массовому подвигу — десятки летчиков повторили таран Нестерова. Достаточно сказать, что за вторую мировую войну свыше 600 таранов совершили наши герои.

Образ Петра Николаевича Нестерова до сих пор вдохновляет и создателей самолетов. Бронзовая скульптура летчика-героя стоит перед главным зданием авиационного завода имени О. К. Антонова в Киеве. Закинув голову, летчик всматривается в небо, покорившееся смелым и талантливым людям.

Еще одна личность в авиации предреволюционных лет, о которой следует рассказать, — это летчик и художник Константин Константинович Арцеулов — внук великого Айвазовского. Он уверенно вошел в историю отечественной авиации. Много лет спустя в одном из писем он рассуждал о своеобразной и далеко не случайной близости профессий летчика и художника.

«По моему мнению, профессии художника и летчика близки друг другу, потому что во многом требуют от человека одних и тех же врожденных или приобретенных черт и качеств: чувства

пространства, движения в нем, темпа и ритма его, глазомера и тонкого чувства цвета, наблюдательности, аналитического отношения к обстоятельствам в работе, романтизма и предприимчивости, эмоциональности и глубокого знания своего ремесла».

Большинство выдающихся летчиков способны и в пластических искусствах. М. М. Громов отлично рисует, его сподвижник А. Б. Юматов — член Союза художников. Генеральный конструктор О. К. Антонов хорошо летает, прекрасно пишет и рисует. Свободное время проводит за мольбертом и Генеральный конструктор А. С. Яковлев.

У истоков передовой в то время французской авиации стояли скульптор Делагранж, профессиональный художник Левассер (конструктор знаменитого моноплана и моторов «антуанетт») и другие. Сам великий Леонардо придумывал и строил летательные аппараты. У нас типичный пример этого художник В. Е. Татлин, уверенно строивший птицеподобные «летатлины».

На протяжении всей его жизни две страсти не покидали Арцеулова — творчество художника и творчество летчика.

К. К. Арцеулов одним из первых в стране получил международное свидетельство летчика.

Однако служить в армии в годы первой мировой войны он начал в кавалерии командиром взвода уланского полка. За восемь месяцев пребывания на фронте он получил три ордена — это свидетельство его храбрости.

Однако Арцеулов просился в авиацию. 5 апреля 1915 года его направляют в Севастопольскую школу в Качах. Здесь за какой-то год он сделал свыше 200 вылетов в разведку.

В сентябре 1916 года он становится руководителем класса истребителей Качинской школы. Именно в это время у него созревает мысль о возможности искусственного вывода самолета из «штопора». Дело в том, что эта фигура, ставшая впоследствии фигурой высшего пилотажа, была смертельной для авиатора. Потеряв скорость, самолет падал на крыло и, отчаянно вращаясь, срывался вниз. Никому из летчиков не удавалось в этом случае подчинить самолет управлению. Машина неминуемо падала, вращаясь, и врезалась в землю на большой скорости.

Сотни летчиков во всех частях света погибали от неукротимого «штопора». Достаточно сказать, что в Севастопольской школе из восьми полученных уже при Арцеулове «Морис-Фарман-40» шесть разбилось в результате «штопора».

Неужели нельзя найти выход из этой дьявольской фигуры? — ломал голову Арцеулов. Надо понять, что же физически происходит с самолетом в подобной ситуации.

Изучив все известные ему случаи «штопоров», Константин Константинович начал исследовать физическую сущность явления. И он понял, наконец, что происходит в данном случае.

Но «понять» — это еще мало. Надо найти практический выход из ситуации. Нужен эксперимент.

И Арцеулов смело пошел на смертельно опасный опыт: ввести самолет в искусственный «штопор» и вывести машину из него наперекор печальной практике. Пусть действия летчика при «штопоре» могли бы показаться противоестественными, Константин Константинович хотел действовать наверняка.

Брошенный в «штопор» «Ньюпор-XXI» закрутился в стремительном водовороте. Летчик отдал ручку от себя и сильно нажал на педаль, обратную вращению самолета Повинуясь необычному приказу, самолет выравнивайся. Победа.

Герой Советского Союза летчик-испытатель Марк Галлай так пишет о подвиге Арцеулова:

«…В некоторых газетных публикациях, в которых описывается этот полет, дело изображалось так, будто никакого особого риска не было, будто Арцеулов, „так же, как в свое время и Нестеров“, был уверен в своих расчетах.

Сравнение с выдающимся летчиком П. Н. Нестеровым, первым выполнившим „мертвую петлю“, получившую впоследствии его имя („петля Нестерова“), конечно, почетно, но в данном случае не совсем правомерно.

Готовясь к „петле“, Нестеров знал, что возможность выполнения этой фигуры научно доказана…

Арцеулов никакими данными теории „штопора“ (которой тогда еще вообще не существовало) не располагал. И „своих расчетов“ не делал. Полагался на свою незаурядную техническую и летную интуицию, на здравый смысл, на понимание физической сущности явления… И все ж таки это были предположения…»

С огромным риском для жизни был связан этот исторический эксперимент.

Прикомандированные к Севастопольской летной школе французские летчики Мутак и Линьяк говорили Арцеулову, что «даже во Франции никто не рисковал преодолеть „штопор“ и что такая попытка — безумие, которое повлечет за собой его гибель».

Арцеулов выжил, открыв пути спасения жизней тысяч и тысяч летчиков всех стран мира.

Нестеров, совершив «петлю», погиб, пойдя на воздушный таран. Такова судьба многих новаторов, прокладывавших первые пути в неизведанное. Но по этим путям шли их многочисленные последователи, выводя авиацию к ее расцвету. Этим путем шел и

Олег Антонов.

В годы первой мировой войны в численном отношении наш воздушный флот стоял не на последнем месте в мире. Но низкие качества самолетов и моторов, большая разнотипность и трудности их обслуживания, ремонта и пополнения естественной в условиях боевых действий убыли значительно снижали мощь флота.

В начальный период на вооружении армии в основном были такие устаревшие машины, как «ньюпор», «моран», «фарман», «блерио». Исключением были «Илья Муромец» и летающие лодки М-5 и М-9.

Гражданская война, разруха значительно сократили самолетный парк.

Только в 1923 году отечественная промышленность выдала воздушному флоту первые 13 боевых машин. В следующем году их было уже 264.

С 1925 года была прекращена закупка самолетов за границей: выступая перед III съездом Советов СССР 19 мая 1925 года, М. В. Фрунзе докладывал: «…мы в общей сложности закупили за границей за три года свыше 700 самолетов. В этом году мы не покупали ни одного самолета, и я полагаю, что в следующем году мы будем вполне обеспечены растущей продукцией наших самолетостроительных заводов».

Так начался расцвет советской авиации.

Первый самолет, построенный советскими авиазаводами, был разведчик Р-I. В 1925 году на шести самолетах этого типа был совершен групповой перелет из Москвы в Пекин протяженностью в 7 тысяч километров.

АНТ-3 конструкции А. Н. Туполева — цельнометаллический разведчик — был построен в 1926 году. На нем летчик М. М. Громов совершил перелет Москва — Нью-Йорк через Сибирь, протяженностью 20 тысяч километров.

Созданный в 1927 году И. Н. Поликарповым разведчик Р-5 занимает первое место на международном конкурсе в Тегеране. Тогда же конструктором был создан знаменитый ПО-2, известный в народе под названием «кукурузник».

На самолете АНТ-25 конструкции Туполева был поставлен мировой рекорд продолжительности полета по замкнутому кругу — за 75 часов машина пролетела под управлением М. М. Громова 12 411 километров.

И, наконец, на самолете того же типа в 1936–1937 годах Чкалов, Байдуков и Беляков пролетели сначала по маршруту Москва — остров Удд, а затем совершили перелет в Америку через Северный полюс.

Прославленные летчицы В. Гризодубова, П. Осипенко и М. Раскова в 1938 году на двухмоторном бомбардировщике «Родина» совершили героический перелет Москва — Дальний Восток.

В 1933 году на двухмоторном ДБ-3 конструкции С. В. Ильюшина летчик Коккинаки совершил беспосадочный перелет Москва — США.

Самым крупным в мире самолетом тех лет был восьмимоторный титан «Максим Горький» с полетным весом в 42 тонны. Он случайно погиб от столкновения с истребителем на репетиции авиапраздника.

Воздушный исполин «Максим Горький», созданный под руководством А. Н. Туполева, в какой-то мере предвосхитил рождение целой серии самолетов-гигантов, созданных впоследствии фирмой О. К. Антонова.

Трагическая судьба «Горького» надолго задержала развитие сверхтяжелой авиации в стране. Лишь через несколько десятилетий после Великой Отечественной войны Олег Константинович сумел создать плеяду всемирно известных надежных воздушных гигантов. Рассказ о них впереди.

Рекордные самолеты, рекордные перелеты говорят о бурном развитии авиации нашей страны в предвоенные годы и о том, что у нас появились талантливые конструкторы разных направлений.

Репрессии, ссылка, принудительный труд в конструкторских «тюрьмах-шарагах» нанесли, несомненно, урон конструкторской мысли, но не убили творческого начала в выдающихся людях нашей авиации. Они продолжали обогащать мировое авиастроение самобытными, оригинальными идеями, рождавшимися порой даже «из-под палки».

Как мы увидим ниже, в эти годы молодой конструктор Олег Константинович Антонов конструировал и строил планеры, даже не помышляя о создании самолетов-гигантов, которые позднее принесли ему заслуженную славу и обессмертили его имя.

Великая Отечественная война вынесла на «мост времени» еще много имен талантливых конструкторов и их созданий. Это С. В. Ильюшин, создавший штурмовик ИЛ-2, прозванный фашистами «черной смертью». Это истребители А. С. Яковлева ЯК-1, ЯК-3, ЯК-7, ЯК-9, превосходившие немецкие машины. Это прославленные МИГ-3 конструкторов Микояна и Гуревича, пикирующие бомбардировщики конструктора В. М. Петлякова.

Наконец, это блистательный по своим качествам бомбардировщик ТУ-2 конструкции А Н. Туполева, не уступавший по скорости истребителям.

Среди этой плеяды высокоталантливых людей,

продолжавших творить и в послевоенное время. Генеральный конструктор Олег Константинович Антонов занимает свое, обособленное место, свою самолетостроительную нишу с четко очерченным профилем.

Это пассажирские, грузовые и сельскохозяйственные самолеты всех категорий, начиная с одномоторного АН-2 и заканчивая сверхгигантами, такими, как «Антей» и «Руслан» — самыми крупными самолетами в мире.

Здесь его область. Здесь он творец-созидатель — «законодатель мод». Здесь ждут от него творческих откровений и сюрпризов в то время, как тысячи самолетов его конструкции трудятся во всех частях света, выполняя ломовую работу воздушных извозчиков и грузовозов.

НА ВЗЛЕТНОЙ ПОЛОСЕ

Длинный путь должен пробежать самолет, прежде чем он оторвется от земли и взмоет в небо в своем полете над планетой. Ощущается каждая трещина бетонного покрытия, каждая кочечка и выбоина — еще один удар по шасси, еще один толчок, потрясающий стреловидное тело летательного аппарата, приспособленного для больших скоростей. Решающую роль играет здесь все, что было заложено на протяжении многих лет в конструкцию самолета разумом и опытом не одного поколения конструкторов.

Совсем как в человеческой жизни. Здесь тоже своя взлетная полоса, которую обязательно надо пройти каждому. И не только данному человеку, но и тем, кто дал ему жизнь, кто воспитал его всем опытом предыдущих поколений. Таков неизменный закон жизни.

Где-то далеко, в затуманенной толще времен, теряется неведомый исток рода Антоновых. Семейная легенда повествует о том, что в 1760 году, при взятии русскими под командованием фельдмаршала Салтыкова Берлина, на улицах немецкой столицы был подобран русскими солдатами неизвестный мальчик лет трех-четырех от роду. Он был хорошо одет. Родителей своих назвать не смог, что-то невнятное бормотал по-немецки. Изо всего поняли только одно: зовут ребенка Антоном.

— Ну что, ребятушки, — вот вам и сын полка, — обрадовались солдаты. — Берем Антона в нашу солдатскую семью!

И пошел якобы от этого обрусевшего малыша род Антоновых на Руси. Так ли это или нет — никто не знает… Да и проверить уже невозможно.

Значительно позже муж тетки Олега Константиновича, Шульгин, попытался составить генеалогическое древо династии.

Однако дальше прадеда Дмитрия Сергеевича Антонова проникнуть исследователю в историю не удалось. Все застопорилось на четвертом колене.

Старший сын Олега Константиновича от его первого брака — ныне уже покойный Роллан, хранил фамильную печатку с дворянским гербом Антоновых. На гербе — щит, рассеченный надвое. Сверху — окрыленный меч. Снизу птица — сокол. Окрыленный меч — символ суда. Сокол — символ свободы. Судя по всему, династия Антоновых имела когда-то отношение к правосудию.

Не исключено, что одна из ее ветвей развивалась с легкой

руки приемного берлинского прародителя — конечно, если верить легенде.

Прадед, Дмитрий Сергеевич, по имеющимся сведениям, жил на Урале, под Пермью, и был там знатной персоной — действительным статским советником, главноуправляющим уральскими металлургическими заводами.

Был он человеком свободомыслящим, со связями в Петербурге. Знался с вольнодумцем Кондратием Федоровичем Рылеевым — как выяснилось впоследствии членом Северного общества декабристов. Не только знался, но и переписывался с ним.

На этом знакомстве он чуть было серьезно не пострадал. Когда Рылеева, как руководителя восстания на Сенатской площади, арестовали и приговорили к смертной казни, к Антоновым нагрянули с обыском — решив, что и сюда тянулись нити декабризма Супруга на растерялась и заветную красную папку с письмами Рылеева сунула под матрац, в постель роженицы.

Жандармы не осмелились тревожить молодую женщину в пикантном положении.

Перерыв все в доме, они ушли, так ничего компрометирующего и не обнаружив.

— Выкрутился наш Антонов, — говорили о Дмитрии Сергеевиче родные.

А у него были свои «грешки» в области местных отношений. Он дружил, например, и с вольтерьянцем Платоном Волковым, язвительным стихописцем и бунтарем, дальним родственником Антоновых.

Кстати, имя Волкова не раз упоминается в книжке Нечкиной «Грибоедов и декабристы» — видимо, в свое время он был достаточно известен.

Супруга Дмитрия Антонова, Анна Александровна, от руки переписывала антирелигиозные и острые стихи вольтерьянца — на память.

Запомнились строки из семейного альбома:

Что дружба? Слово без значенья.
Любовь? Игра воображенья.
Приятельство? Занять предлог.
А деньги?
Деньги — это бог.

На честном отношении к «богу» — деньгам и пострадал в конце концов дед Олега — Константин Дмитриевич.

Да так, что это изменило всю его жизнь.

Строилась в те годы железная дорога Петербург — Москва, а для нее, как известно, нужны были рельсы. Брали их с уральских заводов, естественно, через управляющего. К Константину Дмитриевичу явился прибывший из Петербурга генерал-чиновник, связанный со строительством. Он в открытую потребовал с управляющего взятку за большой заказ для железной дороги. Константин Дмитриевич, человек кристальной честности, не сдержался, ударил взяточника по физиономии и назвал его старинным русским словом «жопа»!

Естественно, его немедленно уволили. Он был вынужден покинуть Урал. Уехал в городок Торопец Псковской губернии, где было у Антоновых крохотное именьице — чуть больше сегодняшнего дачного участка. Так и жил он здесь на небольшую пенсию.

— Сохранялась у нас семейная память о прадеде, — рассказывал Роллан Олегович, — уральские камни и несколько картин. Их в свое время приобрел Константин Дмитриевич при какой-то распродаже имущества одного из Демидовых. Были это изображение батальной сцены художника Вонвермана и натюрморт Рекко с рыбами, высыпанными из корзины. Красивые картины, как рассказывали родители. Но во время эвакуации в годы войны картины эти пропали.

Уже после войны, году в 1957-м, ездили мы с отцом и дедом на Псковщину — посмотреть, может, что осталось с тех далеких времен. Почти ничего — время смело все следы прошлого.

Однако Константин Константинович, получивший инженерное образование, строил прочные мосты, используя булыжники, — их-то достаточно на Псковщине. И стоят те мосты прочно, до наших дней.

От них кое-что осталось. Олег Константинович однажды записал:

«Как-то во время туристского похода по Псковской области я встретил мосты из обтесанных ледниковых валунов, возведенные предком в начале века. Пожалуй, они простоят еще одну тысячу лет и ничего им не сделается.

Нас с вами не будет, а они так и останутся висеть над речушками. В общем, он любил основательность».

Дед Олега много разъезжал, а потому в зрелые года все еще оставался холостым.

Рассказывают интересную историю его женитьбы. Влюбилась в пожилого инженера тоже уже немолодая дочка богатых родителей. Отец — генерал. Родители — против: что даст семье непоседа-инженер?

Но у Анны Александровны Болотниковой был железный характер. Восемь лет ждала она любимого. А затем решила сыграть ва-банк. В один прекрасный день она залезла на крышу дома и сказала:

— Родители, если не согласитесь на мое замужество, сойду отсюда только мертвой!

Родители вынуждены были согласиться на ее брак.

— Наша взяла, — сказала Анна Александровна.

Родила она трех ребят: Константина, Дмитрия и дочь Александру. Рассказывают, был у Анны Александровны (кстати, дожившей до 1926 года) чудовищно тяжелый характер.

Капризная, злая, своевольная и жестокая, она измучила всех, кто так или иначе соприкасался с ней. Прозвали ее из-за трудного характера «генеральшей», учитывая, что отец ее был генералом. Более трех месяцев прислуга не могла ужиться с «генеральшей» — и в конце концов покидала дом.

Рассказывают, что ее сын Дмитрий спился из-за матери. Влюбился он в простую крестьянку из соседней деревни — мечтал жениться на ней. Мать — ни в какую: дворянин за крестьянку… Нельзя! Запретила даже встречаться молодым. Дмитрий не перенес — запил.

Значительно позже, когда Анна Александровна жила уже в семье Константина Дмитриевича, она доводила его жену — мать Олега — до попыток самоубийства; бедняга, по словам родных, бегала несколько раз «стреляться» из-за бабки.

Но последняя была одновременно человеком расчетливым.

Когда Константин Дмитриевич скончался, а было это в 1879 году, «генеральша» отказалась от положенной пенсии.

Это было сделано исключительно для того, чтобы сыновья ее получили право, как недостаточно обеспеченные, учиться бесплатно в Гатчинском училище.

Рискованное решение принесло практические результаты. Константин поступил в училище, закончил его со званием инженера-строителя. Впоследствии он строил психиатрическую клинику — известную Канатчикову дачу под Москвой.

Константин Константинович женился на Анне Ефимовне Бикорюкиной — женщине милой, доброй и обаятельной, к сожалению, слишком рано умершей.

Жила семья Антоновых в то время в доме, пожертвованном инженерам-строителям больницы. Среди них был и Константин Константинович.

Жена подарила ему двух детей — старшую Ирину и младшего Олега, родившегося в доме при больнице.

Отец Олега был знающим инженером-строителем. Среди

сослуживцев он слыл человеком энергичным, спортсменом, участвовал в конных соревнованиях, фехтовал.

Видимо, спортивность передалась отцу Олега от деда. Известно, что Константин Константинович занимался альпинизмом, поднимался на «Приют-Н» на Эльбрусе, когда строил санаторий в Кисловодске. Соответственно и Олег Антонов, очень любивший спорт, заимствовал увлечение им от отца и деда.

В 1912 году семья Константина Константиновича окончательно переехала в Саратов. Причин к тому было несколько. Во-первых, там проживали влиятельные родственники, которые обещали помощь молодой семье. Во-вторых, как рассказывают близкие Антоновых, — причиной тому был невыносимый характер бабушки-«генеральши», подавляющей всех.

Константин Константинович и Анна Ефимовна часто летом приезжали к родителям в дачное Савино, с дочкой Ириной и сыном Олегом.

Небольшой деревянный домик тонул во фруктовом саду. Кругом шумел густой лес.

Молодую семью Антоновых встречала бабушка. Несмотря на свой сложный характер, она искренне любила Олега, даже постоянно баловала его. Здесь, в Савино, летом встречались многие родственники большой семьи Антоновых.

Приехал в Саратов из Москвы и многоопытный студент Владислав Викторович, старший двоюродный брат Олега. Обуреваемый интересами столицы, Владислав взахлеб рассказывал о столичных новостях.

Конечно, на первом месте были разговоры об успехах авиации — именно ими, летательными машинами, в начале века увлекались все.

Если хотите, это был всемирный интерес к авиации. Как птенцы, учившиеся летать, самолеты, порой робко, порой отчаянно ныряли в воздушную толщу, знаменуя начало новой эры покорения воздушной стихии.

Из большого количества имен, то возникавших, то уходящих в небытие, чаще других звучало имя летчика-конструктора Луи Блерио. О нем говорили, о нем писали, им восторгались… Как мы помним, как раз в это время, впервые в истории авиации, Блерио удалось перелететь на своем крохотном самолете через Ла-Манш.

Это была не первая попытка, рассказывал Владислав. Подогретые азартом и желанием получить приз английской газеты «Дейли мейл» в 25 тысяч фунтов стерлингов, пилоты совершали рискованные попытки пересечь заветную черту. Только что моряки во второй раз вытащили из воды «Антуанетт» Губера

Латама, вынужденную приводниться из-за поломки мотора. Да и сам Луи Блерио не успел оправиться после последнего падения, в результате которого он повредил ноги.

— Удивительный человек Блерио, — рассказывал приезжавший из Москвы студент. — С самого начала века начал он строить свои аэропланы. Сколько раз падал и бился, пока наконец не построил свою стрекозу «Блерио-XI». К этому времени он почти разорился. Положив костыли под сиденье, отчаянный конструктор вылетел ранним утром из Европы в Англию. Самолет Блерио пересек пролив. Завоеван приз; одновременно летчик совершил прыжок в бессмертие — имя его навсегда вошло в историю авиации.

Шестилетний Олег ловил каждое слово из романтического рассказа двоюродного брата. Он был буквально заворожен подвигом Луи Блерио. А обложка журнала, на которой самолет был изображен над морскими просторами, да еще в сопровождении миноноски, потрясла ребенка.

Значительно позже Олег Константинович вспоминал: «На меня все это произвело сильное впечатление. Шестьдесят четыре года прошло, а я помню тот вечер и рассказ брата поныне. Решил, что буду летать, как Блерио.

…Родители, конечно, не обращали внимания на мое увлечение. Мама считала, что человеку вообще незачем летать. Отец, инженер-строитель по профессии, думал, что мужчина должен заниматься более основательным делом. Сам строил дороги, больницы.

…И только бабушка все поняла: подарила мне модель аэроплана с резиномотором. Тоненькие палочки, ниточки, бумага. Сначала мне было приятно ее рассматривать и запускать, а дальше я уже стал строить модели сам».

Первая детская модель самолета была построена как раз утром — после вечернего рассказа о подвиге Луи Блерио.

— Ирина и Олег, поднявшись чуть свет, тихо-тихо, чтобы не разбудить никого, прокрались в сарай. Вытащив оттуда деревянный ящик, ребята прибили к нему два крыла из досок. Самолет был готов. Осталось только повторить перелет француза.

Увы, он так и не поднялся в воздух, этот самодельный аппарат. Тогда ребята поняли: для полета необходимо движение. Стащив у матери простыню, они долго бегали с ней по лугу, растянув ткань навстречу ветру. Простыня раздувалась, выгибаясь пузырем, но ребятишкам так и не удалось оторваться от земли, хотя бы на мгновение. Нужна была другая техника, другой способ полета…

По семейным воспоминаниям, мысль о покорении воздуха

навсегда завладела ребенком. И когда однажды в гости в Антоновым приехал крестный отец Олега, художник Сокол, мальчик, уже достаточно разбиравшийся к тому времени в авиации, с вожделением уставился на огромный холщовый зонтик художника.

— Да ведь это настоящий парашют, — решил Олег.

Утащив зонтик, он провел с ним первый опыт покорения воздушной стихии. Мальчик взобрался на крышу сарая и бесстрашно спрыгнул вниз с раскрытым зонтиком в руке.

Хотя приземление произошло достаточно жестко, Олег почувствовал упругую силу зонта в полете. Это уже было не просто падение, а полет на парашюте — первый реальный полет будущего летчика, планериста, конструктора.

И поразительно то, что главный вопрос жизни Олега Антонова был решен именно тогда, в раннем детстве.

Это вопрос: кем быть?

Ответ: летчиком и только летчиком; никем другим.

Все остальное отметалось, отходило на второй план. Оставалось главное — летать.

Позже, гораздо позже, Олег Константинович говорил с виноватой улыбкой:

— Всю жизнь я хотел летать, потому и стал конструктором.

Ведь в первые годы становления авиации понятия «летчик» и «конструктор» чаще всего сливались в одно определение, и только потом, с усложнением техники, понятия разошлись. Генеральный конструктор всю жизнь стремился летать.

Вот его заявление о желании летать, написанное почти через полвека, когда Олег Константинович Антонов был уже прославленным конструктором, создавшим серию замечательных пассажирских и грузовых самолетов, когда всеобщее увлечение планеризмом в стране в тридцатые годы уже прошло.

> «Зам. председателя оргкомитета ДОСААФ СССР тов. Каманину Н. П.
>
> Прошу Вашего разрешения возобновить мою тренировку в полетах на планерах в Киевском Аэроклубе, членом которого я состою.
>
> В 1938 г. мне присвоено звание пилота-парителя класса „Б“.
>
> Имею налет на планерах А-1, Пс-2, А-2, Ш-11, Г-9, Вф-5, в парящем полете 35 часов, в буксирном полете — 7 часов.
>
> Продолжаю заниматься спортом и как пассажир самолетов ГВФ налетал за последние 3 года более

150 тыс. км.

Полеты на планерах являются для меня лучшим видом отдыха и помогают мне, как конструктору, лучше совершенствовать материальную часть ДОСААФ.

21. VIII.54 г.

Антонов».

На заявлении резолюция И. Каманина от 23.VIII.54 г.:

«Т. Голик! Оформить спортсменом-планеристом, дать необходимую тренировку».

Но, пожалуй, еще одна страсть развилась у Олега в детские годы — это его стремление к коллекционированию всего, что в той или иной мере касалось авиации: литературы, фотографий, рисунков, моделей…

Эта страсть объяснима.

В провинции в то время практически не было литературы по авиации. Лишь одну книгу мог достать отец ребенку — это было «Завоевание воздуха» Вейгелина.

Все новости приходилось вырезать из газет и журналов, составляя своеобразный справочник по авиации. Эта коллекция сведений и фотографий оказала впоследствии огромную помощь Олегу Константиновичу — он был в курсе всей истории самолетостроения мира.

«Это собрание сослужило мне огромную службу, — писал впоследствии Антонов, — приучив рассматривать летательные аппараты под углом зрения их развития. Никто уже не убедит меня в том, будто Гуго Юнкерс первый создал „свободнонесущие крылья“ для самолета. Это было сделано задолго до него во Франции, еще в 1911 году конструктором Лавассером…»

Учеба Олега в реальном училище, куда он поступил, чтобы быть ближе к точным наукам, на которые здесь делали упор, не принесла мальчику больших успехов — он не стал первым учеником. Зато он с успехом изучал французский язык у мадемуазель Шапю, невесть каким путем попавшей в Саратов из Франции.

Впоследствии французский язык не раз выручал Антонова во время его выездов в Париж и встреч с зарубежными делегациями.

Известно, что французов потрясла его двадцатипятиминутная речь на чистейшем французском языке, которой он встретил зарубежную делегацию в Киеве.

В Саратов пришла война. В первую очередь это проявилось в том, что в городе организовались госпитали для тяжелораненых, непрерывно прибывавших с фронта.

Мать Олега, Анна Ефимовна, следуя традициям русской

интеллигенции, стала сестрой милосердия. Теперь она ежедневно много времени проводила в госпитале, куда неизменно торопилась, набросив накидку с красным крестом. Милосердная деятельность матери Олега закончилась трагически. Перевязывая раненых солдат, она через царапину на руке получила инфекцию и совершенно неожиданно, в расцвете сил, в муках скончалась от заражения крови. Было это в 1915 году.

Поредевшая семья сменила квартиру, переехав на Грошевую улицу. Олег осиротел, когда ему едва минуло девять лет.

Воспитанием его занялась теперь бабушка. В Саратов докатились недалекие отголоски революции. Начиналась новая жизнь не только ребенка, но и всей страны.

Жизнь, полная взлетов и падений, увлечений и разочарований. Но эта жизнь неотвратимо вела вперед пытливого юношу к главной цели — летать…

НЕБО НАЧИНАЕТСЯ НА ЗЕМЛЕ

О, эта неугомонная страсть к полету! Чем утолить ее? Чем заменить неутолимую жажду «полетать», когда нет ни самолета, ни планера — ничего, кроме фантазии и жажды. А тебе всего лишь тринадцать лет. И где-то рядом с Саратовом, в каких-то десяти километрах гудят и стрекочут старенькие самолеты 33-го авиационного отряда красвоенлетов. Иногда они поднимаются в воздух и улетают за горизонт.

— Полетел беляков крошить, — поясняют летчики ребятишкам, прибежавшим на травяной аэродром, что раскинулся в районе Соколовой горы.

Вокруг палатки, полотняные ангары и самолеты, уцелевшие после первой мировой войны. Каких только нет… «Вуазены». «фарманы», «совпичи», «ньюпоры» — ни одного отечественного, все из-за рубежа… Залатанные крылья, перекошенные шасси, наспех подремонтированные фюзеляжи. А ведь летают… И подумать только, на чем!.. На бензине, на керосине со спиртом, даже на душистом одеколоне. А злые языки болтают: самогона-первача в горючее подливают. Бензина-то почти нет.

Бравые летчики и механики в засаленных кожаных куртках кое-кто в модных, невесть как заполученных крагах, — они озабоченно крутятся возле машин или степенно прогуливаются между самолетами в ожидании команды к отлету. Именно к ним, военлетам Красной Армии, тянутся ребятишки — Миша Афанасьев, Коля Дьяконов и главный их заводила Олег Антонов.

Они не дикие… Нет, они организованные. Они только что создали «Клуб любителей авиации», и хоть опыта — никакого, зато энтузиазма хоть отбавляй!.. А во главе Олег, секретарь КЛА — Клуба любителей авиации.

Два магнита неотвратимо тянут к себе одержимых ребят — военный аэродром на Соколиной горе и книжный развал на Верхнем базаре.

Самое дорогое на аэродроме — самолетная свалка. Подлинное чудо… Ребятам разрешили рыться среди груды самолетных обломков в поисках деталей для постройки моделей.

— Берите, ребята, может пригодиться… А может, мы еще полетаем на ваших аппаратах!..

Самое дорогое на Верхнем базаре — случайные книжки по авиации, разрозненные журналы с фотографиями, картинками, а порой и с чертежами.

Какое счастье рыться в этом, пожелтевшем от долгого лежания на солнце, бумажном месиве.

Глядишь, еще одна фотография самолета, пьянящего воображение Олега. Еще один портрет воздушного героя или восторженный отчет об очередных международных соревнованиях летательных аппаратов.

И если летчики на аэродроме давали ребятам возможность потрогать самолет руками, посидеть в кабине и даже подвигать рулями, то журналы позволяли больше. Их можно было резать, собирая своеобразную энциклопедию по авиации начала века Так появился рукописный журнал «Клуба любителей авиации», созданный мальчуганом Олегом Антоновым.

Даже трудно поверить, что этот орган, выпускавшийся в одном-единственном экземпляре и написанный красными чернилами ровным мальчишеским почерком, мог быть создан на таком высоком уровне тринадцатилетним автором, художником и редактором.

Фотографии, вырезанные из журналов, чертежи, выполненные от руки, наивные, но очень точные по содержанию рисунки.

Здесь клочки недавней истории — авиации тогда и двадцати лет не исполнилось, — фотографии самолетов, технические их данные, мужественные лица пилотов, втиснутые в кожаные шлемы, добрые советы начинающим моделестроителям, отчеты о заседаниях КЛА.

Есть даже стихи, обращенные к летчикам, и объявления, обращенные к любителям авиации.

Из рук в руки переходил этот удивительный по своей серьезности мальчишеский журнал. Попадал он и в замасленные пальцы красвоенлетов, которые со всей серьезностью давали советы редактору, журналисту и каллиграфу — одновременно и издателю.

Секретарь КЛА, он же главный редактор журнала, Олег Антонов занят вовсе не игрой — это работа всерьез. И кто бы подумал, что из этого мальчишки вырастет с годами всемирно известный Генеральный конструктор, не раз потрясший мировую общественность своими идеями. Но судьба метит своих избранников с детства. Не могу не познакомить читателей со вторым номером журнала, названным почему-то юбилейным и посвященным погибшему в 1910 году летчику Льву Мациевичу.

Юбилейный номер журнала КЛА — 1920 г.

Номер открывается статьей к 10-летию гибели летчика Льва Макаровича Мациевича, погибшего 24 сентября на Всероссийском празднике воздухоплавания в Петрограде. Статью сопровождает фотография героя. Олег Антонов так описывает гибель прославленного летчика:

«Капитан Мациевич должен был подняться для состязания на высоту. Но, чувствуя себя дурно, он попросил протянуть позади сиденья проволоку для того, чтобы можно было откинуться назад во время полета. Это и послужило причиной его гибели. Достигнув высоты около 600 метров, он захотел спуститься и наклонил свой „фарман“ носом вниз, но проволока помешала ему откинуться назад, чтобы не выпасть из сиденья. Сорвавшись, он со страшной высоты полетел вниз. Когда зрители кинулись к нему на помощь, он был уже мертв. Так погиб Лев Макарович Мациевич.

На одном из венков, возложенных к его могиле, была надпись: „Спи спокойно, мы пойдем за тобой, мы победим!“

Этому славному герою мы и посвящаем наш 2-й юбилейный номер».

А вот содержание журнала:

Посвящение.

Как я строил модели «Гело».

Авиационные двигатели (продолжение со схемами деталей моторов).

Развитие аэроплана: моноплан «Рэп»; о самолете Роберта Эсно Пельтри (1908–1909 гг.); биплан Фармана; биплан Куртисса.

Статья о разных типах самолетов заканчивается словами:

«Аэропланом Куртисса я заканчиваю описание систем, сконструированных до 1909 г. За это время авиация далеко шагнула вперед. После робких скачков в пределах аэродромов сразу стали делать большие междугородные перелеты.

В 1907 г. всех удивляли полеты продолжительностью в несколько минут, а в 1909-м — никто не удивлялся полетам на сотню километров. В 1909 г. Райт летал со скоростью 55–60 км в час, в 1908 г. Фарман летал со скоростью 62 км и, наконец, в 1909 г. Куртисс летал со скоростью 73 1/2 км в час, и, наконец, Роберт Эсно Пельтри достиг скорости полета в 85–90 км в час.

О. Антонов».

Вот что еще обещает содержание номера:

Кое-что о домашней мастерской моделей аэропланов.

Паяние (Как из пятачка сделать паяльник)

Портретная галерея с фотографиями.

Борис Викторович Янковский — 2-е место в перелете Петербург — Москва (после Васильева; летал на «Блерио», позже пилотировал моноплан Сикорского).

Авиатор Костик — участник перелета Петербург — Москва на плохоньком «фармане». (Скончался в 1912 г. от рака желудка.)

Русский военный летчик Мациевич (разбился во время полета в 1910 г.).

Военный летчик Владимиров (упал и разбился; в 1916 г. награжден Георгиевским оружием; до войны — актер, хорошо известный петроградской публике).

Стихи: «*Русским летчикам*»

Сильные, смелые, в небо летящие,
Гордо стремитесь вперед!
В дали, лазурным полетом манящие.
Пусть вас порыв увлечет.
Сделайте то, что казалось забавою,
Сказкой, подобною сну,
Делом великим, что новою славою
Нашу покроет страну.
И отзовется вам, в небо летавшим,
Родина сердцем своим —
Вечною памятью доблестно павшим,
Вечною славой живым.

Ф. Касаткин-Ростовский

Обращение к членам Клуба любителей авиации

Братья и сестры!

16/3 октября исполнится год со дня основания при 1-й саратовской дружине скаутов кружка любителей авиации и воздухоплавания.

У нас это первый пример, чтобы кружок просуществовал целый год, и надеемся просуществовать еще долго, пока существует дружина…

…Скоро, скоро настанет день, когда аэроплан превратится в воздушный корабль и станет обычным способом передвижения. Уже во Франции — родине авиации существует пассажирское и почтовое воздушное сообщение. Уже несколько летчиков перелетели Атлантический океан, а продолжительность пребывания в воздухе доведена до 21 часа.

Да здравствует авиация!

Да здравствует КЛА!

Президиум.

Отчет о деятельности КЛА

9-го сентября состоялось общее собрание членов КЛА.

На собрании были решены следующие вопросы:

1. О раздаче удостоверений членам КЛА — решен в утвердительном смысле.

2. О постройке общими силами модели КЛА — также решено в утвердительном смысле.

3. Решено внести новый раздел в журнал КЛА «О подвигах летчиков на войне и в мирное время».

4. Текущие дела: о подготовке к выставке. Выставку было решено устроить в штабе Герлей, но накануне он был занят «Вохра». Поэтому выставку (праздник) было решено устроить в штабе дружины. Деятельная подготовка к выставке продолжается.

Предполагается выполнить большие настольные чертежи для кружка, таблицы систем моторов, аэропланов и прочее.

Секретарь: Антонов Председатель: Н. Дьяконов

Объявления:

Подавайте статьи в следующий номер!

Статьи принимает редактор Антонов О.

Спешно требуется пружинный двигатель для фирмы «Гело»!

На второй год после выхода рукописного номера антоновского журнала Клуба любителей авиации в 1920 году начал выходить первый советский авиационный журнал «Вестник Воздушного Флота». Для саратовских ребят-энтузиастов это как откровение. Ведь в то время им негде было набраться опыта или хотя бы получить добрый совет. В Саратове в те годы не было никакой авиапромышленности, никакой систематической литературы или периодики. До всего нужно было доходить самим.

Какими же энтузиазмом и стремлением к полетам надо было обладать, чтобы в таких вот условиях задаться целью построить самолет собственными руками.

Уже впоследствии, на закате жизни своей, Генеральный конструктор, вспоминая годы детства, говорил: «Я безумно хотел стать летчиком, а вот судьба заставила меня стать конструктором. Начни все сначала, я стал бы пилотом».

Откуда же у ребят, комсомольцев и пионеров, была такая

уверенность в своих силах: самим построить самолет, чтобы летать!

Эта уверенность выросла из революционного духа времени. Этим духом в годы революции было пронизано все — общественные отношения, промышленность и сельское хозяйство, наука и искусство. Этим духом жили взрослые и дети.

Ощущение себя в потоке революции придавало людям сказочные силы и уверенность в правоте того, что они делают, вдохновляло людей, будило их порывы и оптимизм. Достаточно прочитать выходивший в 1921 году «Смех сквозь пропеллер», чтобы почувствовать этот неистребимый дух обновления жизни.

Итак, **журнал «Смех сквозь пропеллер»,** 1921, № 1.

> Обращение к читателям:
>
> «Летчики…
>
> Кучка людей, осмелившихся подняться ввысь на каких-то странных хрупких машинах, покинув землю и доверяясь капризной воздушной стихии… Лет десяток тому назад толпа восторгалась ими, но втайне оставалась при старом мнении: „От хорошей жизни — не полетишь“.
>
> В тесном кругу летающих людей выработался свой, особый быт, свои словечки, свои остроты. Бодрая, деятельная жизнь летчиков породила здоровый, крепкий юмор и жизнерадостный взгляд на мир.
>
> За десять лет авиация распространилась широко по всему свету. Теперь самолет уже не та диковинка, которая собирала во время оно толпы народа, жаждавшего взглянуть хоть разок, как это люди летают.
>
> Людей, летающих или по крайней мере раз-другой полетавших — на свете теперь уже сотни тысяч, а скоро (скорее, чем вы думаете, читатель!) залетает все человечество.
>
> Выпуская этот сборник, мы, группа работников воздушного дела, хотим познакомить широкий круг читателей с отголосками простого здорового юмора летчиков — этого передового отряда в борьбе за покорение воздушной стихии».
>
> Редакция
>
> *Литературно-издательский коллектив «Авиационная культура».*
>
> *Издание научно-технических, популярных, литературно-художественных произведений по авиации.*

Обращаясь к сегодняшним проблемам, к приглушенной

деятельности ДОСААФ в области авиации, диву даешься, когда мы успели растерять этот неприкрытый оптимизм, эту откровенную радость покорения воздушного океана, этот потенциал созидания.

Вспомните, ведь это было на заре становления нашего государства, когда еще шла гражданская война, когда решались судьбы страны.

Именно под Саратовом готовился главный удар по Советской России. Здесь по планам белогвардейского командования в 1919 году должны были соединиться армии адмирала Колчака с войсками генерала Деникина, чтобы начать наступление на Москву с востока.

Казачьи подразделения Мамонтова — Шкуро неоднократно прорывали линию фронта, подкатываясь к населенным пунктам.

Остановилась почти вся промышленность страны. Не было ни материалов, ни сырья, ни обученных рабочих рук. Ни о какой авиационной промышленности и разговора не могло идти в те полные драматизма годы.

В стране царил голод, свирепствовала эпидемия холеры. Американская фирма «Ара» пыталась спасти вымиравшее от голода Поволжье. Казалось бы, до авиации ли сейчас? И вдруг лозунг: «Трудовой народ — строй Воздушный Флот!»

Но в том-то и величайший парадокс становления авиации в нашей стране, что именно в это трагическое время молодежь грезила о самолетах, летчики совершали героические подвиги, а энтузиасты призывали народ приобщаться к авиации.

Вот поразительное по своей значимости объявление, датированное 1921 годом. Анонс вобрал в себя одновременно и трагедию голода и радость приобщения к полету.

Объявление:

> «В целях популяризации авиации временно открыты платные полеты в авиационной группе „Воздушный спорт“.
>
> Плата (цены действительны временно)
>
> Полет над Москвой (круг — 5–8 мин.) — 40 руб. (2–3 круга — 15–20 мин.) — 60 руб. (5–8 кругов на высоте 1500–2000 м — 30 мин.) — 100 руб.
>
> 1. Летают бесплатно: военнослужащие, рабочие, служащие, выполнившие свой долг по отношению к голодающим в равной сумме — пятьдесят руб. деньгами, трудом, пайком и т. п. (Необходимо представить соответствующие доказательства.)
>
> 2. Летают со скидкой 50 % — военнослужащие,

рабочие, служащие государственных учреждений и предприятий (75 % всего сбора поступает в пользу голодающих).

3. Остальные граждане платят полностью с тем, что 50 % всей суммы поступает в пользу голодающих.

Полеты проводятся по воскресеньям еженедельно с 11 по 3 часа на Ходынском аэродроме (выход вблизи станции трамвая № 6, где надпись „Воздушный спорт“).

Билеты продаются в редакции „Вестник Воздушного Флота“ и в бывшем магазине „Эрманс“.

Холода опасаться не следует: выдается специальная полетная одежда, обувь и электрические подогреватели!»

Именно в эти годы в Москве возник первый кружок планеристов — «Парящий полет». Он возник при Московской высшей школе красных военных летчиков. Здесь летной частью руководил известный летчик и планерист Константин Константинович Арцеулов, тот самый, что был известен как смельчак, нашедший способ выхода самолета из «штопора».

О нем мы уже рассказывали.

Арцеулов был официально назначен Главным управлением Воздушного Флота руководителем этого кружка, объединявшего к тому времени вокруг себя рабочую и учащуюся молодежь.

Здесь строили первые планеры, изучали безмоторный полет. Здесь родился пятый по счету арцеуловский планер А-5.

В обстановке всеобщего увлечения авиацией подобные кружки росли, как грибы после дождя. При Академии Воздушного Флота имени Н. Е. Жуковского также возник клуб планеристов под руководством Сергея Владимировича Ильюшина — впоследствии знаменитого Генерального конструктора, трижды Героя Социалистического Труда.

«Парящий полет» Арцеулова стал той, казалось бы, крохотной частицей, зернышком, которое, будучи брошенным в перенасыщенный раствор, вызвало стремительный процесс его кристаллизации. Ведь к этому времени поголовное увлечение авиацией и было тем перенасыщенным раствором, в котором выкристаллизовалась впоследствии прославленная школа советских авиаконструкторов. Однако вернемся к Олегу Антонову. Ему было 14 лет, когда из второго класса Саратовского реального училища он перешел в 11-ю единую школу для взрослых. Это было непросто.

Дело в том, что реальное училище само собою заглохло, а в школу для взрослых по положению принимали с 16 лет. Олега отказались зачислять. Старшая сестра его Ирина уже училась

здесь на законном основании. Олег принял смелое решение: он приходил в школу с сестрой, незаметно пристраивался в заднем ряду и жадно вбирал все, что могла дать эта школа. Понемногу к нему привыкли. Через два года, когда Олегу было почти 16, ему как примерному ученику все ж таки выдали свидетельство об окончании школы.

Куда идти дальше учиться? Конечно, в летную школу… Как бы не так. Сюда принимали только опытных, порой обстрелянных людей из рабочего класса, а тут юнец, да еще из семьи служащего. Не пойдет…

И не пошел он в летчики, а подал заявление в Саратовский государственный университет на путейское отделение.

Опять сложности. Ему уже 16, а на вид больше 12–13 не дашь. Худенький, темноголовый мальчик с большими глазами. Сказался, видимо, голод и перенесенный им сыпной тиф.

Затребовали разъяснения, справки, придирчиво экзаменовали. После успешных ответов все-таки приняли. После пары месяцев учебы факультет ликвидировали — что поделаешь, реорганизация университета.

— Поступай на строительный…

— Нет, хочу летать…

Два года ушло на то, чтобы пытаться устроиться в другие институты, поближе к авиации.

Но это время не было потеряно даром. Олег начал строить планер собственной конструкции.

Отец с тревогой переживал увлечение сына.

— Ну чего ты возишься с этими моделями? Занялся бы лучше электротехникой — перспективное дело.

— А авиация, что, хуже? Это куда перспективнее, — возражал Олег.

В конце концов отец смирился. А тут еще создание Добровольного общества друзей Воздушного Флота — отделение ОДВФ, созданное при Саратовском губернском исполкоме. Сюда и закатились ребята из клуба в полном составе.

— Хотим кружок по типу «Парящий полет». Будем строить модели и планеры.

Руководитель отдела ОДВФ, бывший актер по фамилии Голубев, встретил ребят радушно. Обещал выделить помещение, достать кое-какие материалы.

В небольшом зале Саратовского индустриального техникума был заложен первый планер в городе, первое детище Антонова. «Голубь», так назвали его.

Сейчас уже трудно сказать, откуда пришло это название — то ли от элегантной птицы, то ли от чувства благодарности к

доброму руководителю ОДВФ — актеру с фамилией Голубев.

Почти в это время московский клуб «Парящий полет» совместно с молодежным журналом «Смена» объявляет открытый конкурс на оригинальную конструкцию планера.

Об этом конкурсе Олег узнал от своего приятеля — саратовца Сергея Люшина, проживавшего в Москве. Кстати, впоследствии Люшин стал известным авиаконструктором, сподвижником С. П. Королева. Сергей писал Олегу о том, что кружок «Парящий полет» решил для начала провести всесоюзный конкурс на проект легкого самолета и планера. Он выслал также условия этого первого в стране конкурса.

Письмо Люшина подтолкнуло Олега.

Для него это уже далеко не проблема. Он прорисовал общий вид и отдельные узлы машины, сложившейся в его сознании в результате многомесячного знакомства с конструкциями планеров по рисункам и фотографиям. Для пущей убедительности Олег раскрасил рисунки акварелью, благо умение рисовать досталось ему с детства.

Получилось достаточно интересно, если не сказать профессионально, хотя по условиям конкурса требовались чертежи, а не рисунки.

Позже Олег Константинович вспоминал:

— Иду я однажды по Саратову и вдруг вижу в витрине книжного киоска знакомый мне рисунок. Подхожу, гляжу — журнал «Смена» № 8 с моим «Голубем» на обложке. Быть не может!..

Поперек обложки, яростно заломив крылья, стремительно летит планер, чуть ли не прорезывая облака. Пилот устремлен вперед, и только шарф его, неестественно огромный, развевается в воздушном потоке, символизируя движение. Здорово…

Это был первый полет детища Антонова, правда, на бумаге.

Позже выяснилось, что проект Олега был единственным, прибывшим на конкурс. Но он был настолько грамотен, что немедленно попал на обложку популярного журнала и открыл молодому конструктору дорогу в небо.

А практически в небо Олег попал в том же году.

— Когда в двадцать третьем, — рассказывает Антонов, — в Саратов прилетел в рекламных целях немецкий гидросамолет «Юнкерс-12», городское Общество друзей Воздушного Флота выдало мне, своему активисту, билет для пробного полета.

Представляете? Мне семнадцать лет, а тут настоящий самолет, настоящий летчик, который на свой, немецкий, лад клянет сотни зевак, окруживших невиданную машину и мешающих ее взлету и посадке.

Первый в жизни полет укрепил мысли о правильности выбранного мною пути.

Гораздо позже, сколько раз и на скольких планерах и самолетах приходилось летать Олегу Константиновичу Антонову! На скольких картинах своих он изображал незабываемую панораму, открывающуюся летчику сквозь разрывы облаков, в золотых струнах лучей восходящего солнца. Но как первая любовь — незабываем первый полет. Тем более если это полет и в будущее.

ПЛАНЕР, ЛЮБОВЬ МОЯ

Итак, первый слет планеристов в Коктебеле. 1923 год. Страна растерзана гражданской войной, разрухой, голодом, но энтузиасты завоевания воздушной стихии уже стремительно рвутся в бой.

Почему Коктебель?

Говорят, вот какая история подсказала это место, ставшее потом традиционным на многие годы для отчаянных энтузиастов, из которых в конце концов выросли и сформировались всемирно известные конструкторы-гиганты С. В. Ильюшин, О. К. Антонов, А С. Яковлев, С. П. Королев, оставившие решающий след в мировом авиастроении и космонавтике.

Было это в 1910 году, когда Коктебель был еще небольшим поселком, прославленным лишь тем, что на пепельно-желтом берегу его залива живет удивительный русский поэт и художник с мировым именем Максимилиан Волошин.

Бородатый гигант с загорелым лицом, в древнегреческой тунике и широкополой шляпе, он бродил по окрестным, выжженным солнцем холмам, опираясь на пастушеский посох.

— Чудак, — говорили о нем местные жители. — У него не все дома.

Но дома были все…

Он писал вдохновенно-классические стихи в стиле французских импрессионистов и рисовал фантастические акварели на мокрых листах бумаги. В день по нескольку штук. К нему изредка приезжали известнейшие братья по перу и кисти — поэты и художники, восторгаясь голубизной залива и драконовидным гребнем Карадага.

В остальное время он оставался один со своей законной спутницей Марией Степановной — женщиной простой и милой.

Приехал сюда как-то из Феодосии от своего прославленного дяди, знаменитого художника-мариниста Айвазовского, его красавец племянник, тоже художник Константин Константинович Арцеулов. Но был он не только художником. Был он уже в то время прославленным военным летчиком и планеристом. Интеллигентный сорвиголова, с профилем английского лорда и аристократическими манерами представителя голубых кровей.

Многое сближало Арцеулова с Волошиным. Они вместе гуляли по окрестным холмам, любовались фантастической природой Коктебеля, спорили об искусстве, о море, о небе.

Повернувшись лицом навстречу теплому ветру, дующему с моря, Волошин из уважения к водной стихии однажды снял свою

знаменитую шляпу и с картинным жестом художника чуть подбросил ее в воздух.

Произошло чудо. Вместо того, чтобы упасть к ногам на выжженную траву склона, шляпа неожиданно поднялась вверх и зависла где-то там, высоко над головой, словно не желая падать на землю.

— Черт возьми, здесь же можно запускать планеры, — восторженно воскликнул Арцеулов. — Смотрите, какой мощный восходящий поток!

Не знаю, оценил ли это виновник чуда, прославленный поэт, но Арцеулов безусловно запомнил воздушную загадку Коктебеля.

И когда в кружке «Парящий полет» встал вопрос о месте первого планерного слета, Константин Константинович настоял именно на Коктебеле, пользуясь своим авторитетом руководителя кружка.

Итак, первый планерный слет страны — безусловно, событие.

Желая передать атмосферу того времени, я хочу процитировать отрывок из статьи участника первого слета, летчика и журналиста Е. Ф. Бурче, напечатанной в те дни в газете «Комсомольская правда»:

> «Зарождение планеризма относится к 1922 г., когда почти одновременно организовались планерные кружки в военно-воздушной академии и кружок „Парящий полет“ при научной редакции „Воздушного Флота“.
>
> В 1923 году оба кружка приступили к постройке планеров. К осени 1923-го было построено 9 планеров. Надо было завоевать право на существование, преодолеть насмешки, обвинения в бесполезной трате денег. Только в ноябре 1923-го выхлопотали 3 платформы и один товарный вагон. Десятки часов простаивали на каждой товарной станции. Лишь на восьмые сутки приехали в Коктебель. Дни уходили на доводку потрепанных в пути планеров. Из 9 летали только два — А-5 Арцеулова и „Буревестник“ Невдачина.
>
> Наконец Юнгмейстер на А-5 — летит 40 минут и планирует в долину Бараклю. Это был первый парящий полет советского планера. Позже планерист продержался в воздухе 1 час 2 минуты и вернулся на место, с которого взлетел.
>
> На этом закончился наш первый слет. Дело стронулось с места. В 1924 г. я насчитал уже 50 планеров, прибывших на второй слет со всех концов республики. И, кроме одного, все они летали. Это была

уже настоящая победа. Полеты производились на северной части горы Узун-Сырт. Ветер „южак“, обтекая крутые склоны горы, создавал динамические потоки, на которых планеры совершали свой полет».

Да, из 9 прибывших тогда на слет планеров летало только два. Но пусть не скажут, что первый блин получился комом. Первый полет планера А-5 Арцеулова под водительством Леонида Юнгмейстера открыл начало невиданным успехам. Ведь именно здесь, на коктебельских склонах, были на протяжении будущих лет поставлены самые выдающиеся планерные рекорды мира, державшиеся десятилетиями. Это понимали многие.

Вот что писал о первом слете ученый-аэродинамик, профессор В. П. Ветчинкин:

«Русские планеры, построенные совершенно самостоятельно, без всякой копировки заграничных образцов, по своим летным качествам не уступают лучшим парителям, а русские летчики за три недели достигли таких же результатов, каких в Германии достигли лишь на третий год планерных соревнований».

Олег Антонов и его товарищи не могли принять участие в первом слете: «Голубь» не был еще готов — его только начали строить. Об этом торжественно сообщала местная печать, немногословно отметив главное.

«Постройка планера в Саратове» — так называлась заметка в «Саратовских известиях» от 29.3.1924 г.

«Саратовское отделение ОДВФ впервые приступило к постройке планера (аэроплан без мотора) по чертежам молодого конструктора О. Антонова. Чертежи планера с одной парой крыльев (тип моноплана) утверждены, и отпущены средства и материалы на постройку, которая производится в помещении техникума под руководством и наблюдением конструктора и при участии студентов техникума».

Дело шло, видимо, неплохо. В последующих номерах читаем:

«Торжественное заседание чествует конструктора мастерских ОДВФ т. Антонова, проделавшего большую работу по организации при мастерских кружков планеристов, самостоятельно построивших планер и несколько моделей, одобренных Москвой.

Планер работы Антонова примет участие в состязаниях планеров в Феодосии».

Да, «Голубь» в те дни уже готовился ко второму слету в Коктебеле, что недалеко от Феодосии. И что интересно, по существу, 65 лет тому назад дело Воздушного Флота страны было общенародным, волновало буквально всех.

Вот краткая заметка об этом, опубликованная в саратовской газете тех времен.

> «Сообщение о торжественном заседании в Народном дворце от 13 июля в честь годовщины ОДВФ.
>
> **Что мы имеем?**
>
> Республика насчитывает 6 тыс. ячеек друзей Воздушного Флота и миллион членов. Собрано более 3 миллионов золотых рублей. Реют в воздухе десятки готовых самолетов — эскадрильи Ленина.
>
> Саратовское общество имеет до 60 ячеек на предприятиях. Завербовано 9 тысяч членов-друзей. Из них 3 тысячи в уездах. Собрано 18 тыс. золотых рублей и от крестьян получено более 2 тыс. пудов хлеба Саратов имеет 2 кружка планеристов; авиамастерскую, которая под руководством 18-летнего беспартийного конструктора т. Антонова построила свой планер.
>
> Много сделано — еще больше надо сделать!
>
> Секретарь Губкома ОДВФ: Голубев».

И саратовцы делали, казалось, почти невозможное. Городской ОДВФ выпускал в 1924 году специальную газету под названием «Авиажизнь». Вот лишь несколько заголовков из этой газеты от 7 ноября 1924 года, передающие подлинный накал авиационных страстей того времени:

«Создание мощной авиации — боевая задача СССР.

Самолет в деревне.

Укрепление авиации — дело рук самих рабочих. Каждый друг Воздушного Флота должен подписаться на журнал „Самолет“».

Вот газетные лозунги тех дней:

Трудовой народ — строй Воздушный Флот!

Воздушный Флот — нашей мощи оплот!

А это авиационный фольклор — частушки, опубликованные в той же газете:

> Ты, невестушка моя,
> Просто клад, не девка,
> Потому что летчик я —
> Ты — одэвээфка.
>
> У Ванюхи, слышь, каприз:
> Хочет этот леший
> С ероплана плюнуть вниз
> Нэпочам на плеши.

Мы научимся на «ять»,
При старанье рьяном,
Поле трахтором пахать,
Небо — еропланом.

Что поделаешь, частушечный фольклор, как правило, всегда «работает» на актуальную тему — тем и силен. Отсюда и нэпманы, и пахота, и любовь… А вот рифма: девка — одэвээфка, так это просто здорово!

И еще одна заметка в газете, имеющая прямое отношение к Олегу Антонову.

«„Зачем нужны нам планеры?“ — под таким названием в ближайшее время выходит брошюра, написанная молодым саратовским конструктором О. К. Антоновым.

Брошюра выходит как раз вовремя, так как необходимость знакомства с безмоторным летанием каждого интересующегося делом создания красного воздухофлота — неоспорима».

Брошюра, о которой идет речь, — вторая по счету. Первая под названием «Простейшие модели планера из бумаги» была написана шестнадцатилетним Олегом Антоновым и выпущена молодым издательством Саратовского отдела ОДВФ. В 40 тысячах экземпляров разошлась она по стране.

Вторая брошюра «Зачем нужны нам планеры?», изданная двумя тиражами, представляет для нас особый интерес.

(Дело не только в том, что она иллюстрирована автором, который сам вырезал на линолеуме клише. Она передает интереснейшую концепцию 18-летнего конструктора, кстати, не потерявшую своего значения на протяжении 65 лет, вплоть до наших дней. Удивительно далеко вперед смотрел в те годы юноша-конструктор.)

> «…Как будто воздух окончательно и бесповоротно завоеван человеком. Мы можем без труда пролетать огромные расстояния на недосягаемой высоте в 5–8 верст со сказочной быстротой, которую нынешние инженеры обещают довести до скорости звука. Мы перелетаем пустыни и океаны, а перелет через Ла-Манш, который был с таким трудом выполнен Блерио в 1909 году, кажется теперь пустой шуткой. Ежеминутно проносятся над Па-де-Кале белые стальные птицы беспересадочного воздушного сообщения Лондон — Париж, не страшась ни бури, ни тумана, ни ночной темноты.
>
> Что нужно еще неугомонному человеку? Зачем же

ему эти хрупкие крылья из дерева и полотна, называемые планерами?

Дело в том, что современные самолеты имеют чрезвычайно сильные моторы, очень тяжелые и поглощающие колоссальное количество бензина и масла. Бешеный темп мировой войны 1914–1918 гг. заставил конструкторов и инженеров непрерывно увеличивать быстроту хода военных самолетов, дальность их полетов, способность поднимать наибольший груз…

Но мир 1919 года поставил на очередь вопрос о мирном использовании авиации, о почтовых, грузовых и пассажирских сообщениях по воздуху. Однако самолеты, оставшиеся после войны, лишь отчасти годились для этой цели.

Летали они, правда, хорошо, но благодаря своим мощным моторам пожирали такое количество бензина и масла, что расходы не окупались даже высокой ценой билетов…

Сколько смеха вызвал бы чудак, запрягший в свой экипаж табун в 100 лошадей?

И вот уменьшить число лошадиных сил мотора на самолете и есть задача планеров.

…Если планеры могут летать безо всякого мотора, то, значит, достаточно придать им двигательную силу в виде легонького, слабосильного мотоциклетного мотора, и они полетят так же хорошо, как мощные многосильные самолеты.

Воздушная мотоциклетка почти в пять раз выгоднее земной. Такую мотоциклетку может иметь каждое село, каждая фабрика. Она будет перевозить в один миг газеты прямо из-под печатного станка, развозить почту, наблюдать лесные пожары, бороться с вредителями, оказывать спешную медицинскую помощь в экстренных случаях, разбрасывать агитационную литературу и т. д.

Такой „самолет для всех“ внесет в жизнь новый элемент.

Вместе с электрификацией, кооперацией и радио они сделают жизнь удобной, легкой и культурной. Они оздоровят крестьянское хозяйство и облегчат работу землемеров, давая с помощью воздушной фотографии идеально точные и наглядные планы любой близлежащей местности. Вот для чего нам нужны планеры и для чего они служат…

Планер — ступень, ведущая в небо.

В случае удачного испытания планер кружка планеристов Саратовского губернского отдела ОДВФ будет также превращен в слабосильный самолет…

Итак: „Даешь небеса!“»

Свои соображения молодой автор подтверждал делом. Еще до начала соревнований журнал «Самолет» писал о конструкции Антонова:

«Саратовский кружок планеристов предоставил в спортсекцию ОДВФ интересный, хорошо разработанный чертеж планера системы организатора кружка т. Антонова. Планер-моноплан со свободно несущими крыльями умело рассчитан и обещает дать хорошие результаты…

При конструировании принята в соображение возможность установки легкого мотора». Поражаешься тому, что почти такие же слова я слышал от Олега Константиновича более чем через полвека, когда на склонах того же Коктебеля мы проводили совместно Первый всесоюзный слет дельтапланеристов.

Выступая перед участниками слета, Антонов не изменил себе — он за сверхлегкую авиацию в народном хозяйстве, за те же «мотоциклетки» в воздухе для нужд промышленности и сельского хозяйства.

Видимо, сквозь всю свою жизнь пронес Олег Константинович эту добрую идею превращения планеров в мотопланеры, а через полвека — дельтапланов в мотодельтапланы. Читая строки из книги 18-летного юноши, мы удивляемся зрелости его мысли.

Эта зрелость проявилась и в, подходе к первому планеру «Голубь». А всего разнообразных планеров только за период с 1924 по 1960 год было создано Антоновым 47.

Предрешая строительство первого планера, Олег Антонов, Сергей Мошин и Коля Дьяконов построили огромного коробчатого змея по опубликованным чертежам австралийца Лауренса Харграйва. Змей этот с успехом летал над Саратовом, над Кумысной поляной, вызывая удивление и восторг окружающих.

— Ишь какой ящик запустили. Да на нем и летать можно… — Нет, летать ребята собирались на «Голубе». И когда вдруг они получили предложение участвовать во втором слете в Коктебеле, они с радостью согласились.

— Лишь бы успеть закончить планер. Дела еще много.

Олег и Женя Браварский не выходили из зала техникума, ставшего тесным после сборки в нем летательного аппарата.

Две девушки-комсомолки, присланные на подмогу тем же Голубевым, раскраивали полотно. Сами ребята садились за

шитье, делали колеса из кругов венских стульев, точили рычаг управления.

В шесть часов к техникуму подъехала подвода, а в восемь отходил поезд. Как и всегда, в последнюю минуту выяснилось, что планер не проходит сквозь широко распахнутые двери техникума. Что делать?

Ребята поднажали и с треском протащили хрупкую конструкцию сквозь дверной проем.

Тринадцать суток под проливным дождем Олег Антонов и Женя Браварский на платформе, едва прикрытой дырявым брезентом, везли свое сокровище в заветный Крым, где ребята еще никогда не были.

Плясали и прыгали от холода, пытаясь просохнуть в редкие перерывы между очередным «поливом». Голодали — о каких буфетах на остановках могла идти речь в краю, где лютовал голод. Но молодость и страсть победили. Поезд наконец почти через полмесяца прибыл в Феодосию.

На крымских мажарах — нескладных повозках, приспособленных перевозить что угодно, кроме самолета, бесценный груз привезли наконец в заветный Коктебель.

Перед глазами юношей предстал неповторимый по диковатой красоте своей горный пейзаж Крыма. Синяя-синяя бухта, отороченная блекло-желтым кружевом пляжей, голубовато-сизые холмы во главе с Узун-Сырт — Столовой горой, с почти отвесным обрывом в сторону бухты и пологим склоном к северу, густо поросшим травой и мелким кустарником.

И над всем этим царственно парил, вздымаясь в небо базальтовыми столбами и пиками, неповторимо красивый, одновременно грозный и пленительный Карадаг — Черная гора.

Словно врубив в голубую толщу неба каменный силуэт профиля Пушкина, Карадаг показался ребятам колдовским и прекрасным.

Как заколдованные замерли они, когда экзотическая повозка остановилась наконец на заветном склоне Караоба. Здесь разместился лагерь и техком, определивший, кому предстоит впервые подняться в воздух, устремляясь туда, в сторону голубого залива.

А что за люди здесь собрались?

Сегодня их имена знает вся страна, но ведь тогда-то многие из них были неизвестны.

Ильюшин, Арцеулов, Тихонравов, Пышнов, Жабров, Толстых, Невдачин — все они создатели оригинальных планеров второго и первого слетов.

Только сейчас заметил Олег, какой жалкий вид приобрел его

«Голубь» после почти полумесячного путешествия по железной дороге. Картон облицовки (передняя кромка крыла) под дождями промок и потерял форму. Полотно провисло. Рулевое управление производит жалкое впечатление.

— Бог мой, что делать? Техком не допустит к полетам.

— Конечно, не допустит, — грустно констатировал Браварский.

— Ничего, будем бороться. Надо реставрировать «Голубя».

У москвичей все было побогаче. Вместо картона — тонкая, выгнутая фанера; прекрасные стальные тросики.

— Порядок, — констатировал Олег…

Киевляне, возглавляемые одержимым и страстным планеристом и летчиком Якимчуком, привезли чудесный аппарат УПИ — Киевского политехнического института. Планер сделан добротно — по-самолетному, и не зря он завоевывает позднее первое место.

Один бог знает, как удалось двум саратовским юношам довести до кондиции свой изрядно потрепанный в дороге планер.

Выручил вконец разбитый «Комсомолец», на котором погиб летчик Клементьев. В честь пилота и гору эту по единодушному решению планеристов впоследствии так и назвали горой Клементьева. С разбитого «Комсомольца» Олег переставил на «Голубь» управление. Подошло…

Планер выдержал и нехитрую проверку на прочность. Что поделаешь, первые шаги. Шесть, человек брали летательный аппарат за крылья, трое забирались в кабину. Аппарат встряхивали. Если он не ломался — можно летать!

С ужасом вспоминали Олег и Женя, как трещал их планер, когда его вытаскивали в Саратове из помещения техникума Ведь что-то лопалось тогда с треском… Но нет, запас прочности не подвел. Планер выдержал все испытания.

Разрешение на вылет дано. Профессиональный летчик Валентин Михайлович Зернов садится за управление. Ребята натягивают резиновый трос и…

«Голубь» не взлетает. Он делает несколько коротких прыжков и скользит по траве пологих склонов.

Никогда не забыть этих трех недель страданий и радостей.

— Не унывайте, ребята, — говорит им опытный летчик-испытатель, «обкатывавший» «Голубя». — Все еще впереди. Эта птичка хороша, но будет у вас и получше.

Зернов не ошибся. За удачную конструкцию планера Олег Антонов получает официальное признание — грамоту. Таких было выдано на слете девять.

Но разве это главное? Саратовские ребята приобщились к

себе подобным энтузиастам, рвавшимся в небо. Приобщились теперь уже на всю жизнь.

Поразило их и другое. Необыкновенное внимание к планеризму со стороны простого народа. Люди, никогда не видевшие так близко летательные аппараты, усмотрели и нечто новое, что они могли унести с собой, — новые человеческие отношения и память о них.

Не потому ли именно об этом в первую очередь рассказывали ребята, вернувшись со слета.

Из беседы с участниками II Всесоюзных планерных испытаний тов. Антоновым и Браварским («Саратовские известия» от 23 октября 1924 г.):

«Во все время состязаний местное крестьянство проявляло к нам громадный интерес. На месте испытаний в числе зрителей большинство были крестьяне.

Один из них, крестьянин деревни Изломовки Гнездилов, 57 лет, заявил: „При царском режиме нам не разрешали даже смотреть на такие вещи. Теперь же, при советской власти, и мы полетим“. Он начал строить планер.

Ему после состязаний был оставлен материал для постройки планера и указания, как его строить».

Видимо, первая встреча с Коктебелем навсегда врезалась в сознание и сердце Олега Константиновича Антонова.

Шли годы, он был постоянным участником, а затем одним из руководителей всех слетов, проходивших здесь.

Во время этих слетов были в те годы завоеваны почти все мировые рекорды в планерном спорте. Более того, здесь выкристаллизовывался и развивался талант впоследствии самых прославленных авиаконструкторов нашей страны.

И когда в один знаменательный день 1937 года Коктебель, да и сам планеризм, как таковой, были «закрыты» волевым решением сверху, Антонов был первым, кто ратовал за возрождение былой славы этого святого для отечественной авиации места.

Перед нами один из многочисленных призывов ветерана. «Комсомольская правда» от 2.11.59 г. Название: «Школа горных орлов». Подзаголовок: «Возродить центр советского планеризма в Коктебеле».

Из статьи О. К. Антонова:

«…Пора возродить былую славу горы, носящей имя погибшего на ней в 1924 году энтузиаста-планериста Клементьева.

Именно здесь самой природой созданы исключительно благоприятные условия для парения. Потому у горы Клементьева

и надо создать Центральную всесоюзную школу парящего полета, которая могла бы готовить за одно лето сотни молодых спортсменов».

Сюда, в Коктебель, возвратился Антонов спустя годы и годы после войны, тогда, когда на смену планерам пришли удивительно простые по конструкции и надежные летательные аппараты — дельтапланы.

Изобретенные в семидесятых годах конструктором Рогало, дельтапланы предельно просты — они состоят из легких алюминиевых трубок, на которых укреплены не крылья, а своеобразный парус из тончайшей и легкой синтетической ткани. Когда дельтапланы появились в нашей стране, Антонов первый приветствовал их создание и немедленно вместе с журналом «Техника — молодежи» поддержал предложение организовать всесоюзный слет дельтапланеристов.

— Только Коктебель — нигде больше, — сказал он. — Здесь родилась наша планерная школа. Здесь возродится планеризм на новой основе.

И он стал одним из организаторов смотра дельтапланов. Осуществилось это в 1981 году, естественно, в Коктебеле.

Казалось, былая слава вернулась к подножию Карадага — ведь на слет собрались сотни дельтапланеристов со всех кондов страны. Многие старики-планеристы были еще живы… Слет прошел как праздник. Но увы, до сих пор не восстановлена многолетняя слава Коктебеля. Так и не был создан здесь Всесоюзный центр планерного спорта и клуб авиаумельцев. Борьба за Коктебель продолжается.

Возрождение словно не коснулось этих святых для советской авиации мест. Вот обращение летчиков и литераторов, опубликованное в газете «Правда» 31 января 1989 года под красноречивым названием «Снимите решетки!»:

> «Коктебель… Название этого небольшого курортного поселка на Черном море прочно вошло в сознание нескольких поколений советских людей. В 30-е годы он стал колыбелью отечественного планеризма. Именно здесь, на склонах горы Клементьева, названной так в честь планериста, погибшего в борьбе за завоевание воздушной стихии, выросли гениальные конструкторы и летчики.
>
> И вот мы снова на берегах Коктебеля. Недавно здесь проходили Всесоюзные соревнования мотодельтапланов. На склонах горы Клементьева и на площадке „Карагоз“ состоялась встреча любительских летательных

аппаратов, привезенных сюда со всей страны от Риги до Владивостока.

Что произошло за эти годы с Коктебелем и „колыбелью авиации“? Все побережье огорожено железными решетками в два человеческих роста. Они поднялись и на историческую гору Клементьева, растянулись на километры по безлюдному плато. Здесь вот уже десятилетие расквартировалось одно из хозяйств ЦАГИ. Авиаумельцам ходу нет — они жмутся на продувном ветру, возле железных решеток. Как могло произойти такое?

Однажды, в пятидесятые годы, инструктор планерной школы в Коктебеле улетел на ПО-2 в Турцию.

Он узнал, что его отец репрессирован, ему не хотелось разделить печальную судьбу родителя. И вот тогда-то, после одного-единственного случая, и начался разгон планерного движения.

На слете 1933 года в Коктебеле участвовал 61 планер — из этого числа 41 был новой конструкции, созданной будущими гигантами авиастроения. Перед войной на одном только подмосковном заводе О. Антонова планеров выпускалось до 3 тысяч экземпляров. А сегодня лишь один заводик-мастерская под Вильнюсом выпускает ничтожное число планеров.

…У железной решетки ЦАГИ сгруппировались дельтапланеристы, чуть поодаль, на площадке „Карагоз“, в небе гудят десятки мотодельтапланов. Вновь в небе Коктебеля свыше 50 летательных аппаратов нового поколения. Они нужны народному хозяйству: геологам, селъскохозяйственникам, связистам, пожарникам, охотоведам. Вот почему мы обращаемся к руководству ДОСААФ, к Министерству авиационной промышленности, к ЦК ВЛКСМ с горячей просьбой немедленно снять железные решетки с Коктебеля. Пора восстановить здесь Центр всесоюзных соревнований планеристов, создать творческий центр авиаумельцев.

В. Джанибеков, дважды Герой Советского Союза, космонавт;

В. Гризодубова — Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель;

В. Колошенко — Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель;

В. Аккуратов — заслуженный штурман СССР;

В. Захарченко — заслуженный работник культуры

РСФСР, писатель.»

О. К. Антонова уже нет в живых, но борьба за Коктебель — родину советского планеризма — продолжается… Сейчас это уже зарубежье. Странно звучит это слово.

В ТРЕХ МИНУТАХ ОТ ЗИМНЕГО

Первый успех с самодельным планером.

Первые самостоятельные шаги, уже определявшие дальнейшие пути юноши. Что же дальше? Этот вопрос вставал перед Олегом и требовал от него ответа. Учиться дальше. Но в те годы, а было это в 1925 году, во всю широту встал перед страной вопрос о воспитании своей технической интеллигенции. Кандидатов для учебы подбирали по рекомендациям-путевкам, выдаваемым учреждениями по разверстке сверху. Получить такую путевку на учебу было нелегко — ее должны были спустить на учреждение: давайте кандидата! От поступающего требовалась официальная характеристика с развернутой аргументацией — почему и как его рекомендуют.

Рекомендациям верили, а потому для юношей и девушек не существовало вступительных экзаменов.

Олег Антонов получил следующее письмо-рекомендацию от непосредственно своего руководителя ОДВФ Голубева:

> ОДВФ Саратовского Губотдела от 10 января 1925 г.
>
> В секретариат ОДВФ РСФСР Дорогие товарищи!
>
> Предъявителю сего, быв. секретарю спортсекции Саргуботдела ОДВФ, председателю Центрального кружка планеристов г. Саратова «Парящий полет», конструктору нашего планера «Голубь», автору 2-х выпущенных брошюр «Зачем нам нужны планеры» и «Простейшие модели планеров из бумаги» и активнейшему члену нашего общества тов. Антонову О. К. Саргуботдел ОДВФ просит оказать всемернейшее содействие в поступлении в одно из учебных заведений.
>
> Тов. Антонов достаточно проявил себя в нашей повседневной работе, и мы глубоко надеемся, что секретариат ОДВФ РСФСР окажет ему должное содействие в просимом.
>
> С товарищеским приветом
>
> Отв. секретарь Саргуботдела ОДВФ: *Голубев*
>
> Делопроизводитель: *Мазилкина.*

Секретариат откликнулся на характеристику Саратовского отделения — Олега Антонова рекомендовали для поступления в Саратовский университет.

Но тут произошли непредвиденные затруднения.

Председатель приемочной комиссии увидел перед собой

маленького кареглазого парнишку по внешнему облику лет 13–14.

Он возмутился:

— Ты что, серьезно пришел поступать? Молод еще… Тебе бы годика через четыре… Не раньше.

После долгих перипетий и объяснений Антонова все же зачислили на путейский факультет.

Отец был в восторге:

— Наконец серьезное дело — транспорт. А то все какая-то чепуха — самолеты, планеры…

Но радость Антонова-старшего была недолгой. В начале второго года учебы путейский факультет почему-то закрыли. Поступать в другой институт уже не было времени. Олег погрузился в конструирование планеров.

Однако в это же самое время в учреждение, где работал отец Антонова, через профсоюзную организацию бюро инженеров и техников пришла соответствующая заявка на рекомендацию для учебы в Ленинградском политехническом институте. Из двух кандидатов был выделен Олег Антонов. Второй парень не то испугался, не то благородно уступил место приятелю. Олег выехал в Ленинград.

И, о чудо, его приняли, зачислив студентом Ленинградского политехнического института на корабельный факультет, отделение гидроавиации.

Вот он, потрясенный, идет по улицам северной столицы, вдоль Невы, по знаменитой гранитной набережной. Что может быть сравнимо с городом Ленина, с его дворцами, выстроившимися по обоим берегам могучей реки, с устремленными в небо шпилями Петропавловской крепости и Адмиралтейства?

Что может быть прекраснее Невского проспекта, где одно здание красивее другого, где все напоминает о величии России?

Что может быть гармоничнее титанических колонн Исаакиевского собора, несущих на себе золоченую полусферу купола, парящего над всем городом? Что может быть более впечатляющим, чем могучая фигура медного всадника с рукой, простертой в будущее, и с неповторимой славой прошлого.

Можно только мысленно представить себе потрясение юного Антонова, впервые попавшего в этот прекрасный город из далекой приволжской провинции.

Да, в Саратове — Волга, и она тоже величественна. Но было в Ленинграде, кроме внешнего облика, еще нечто неповторимое, уникальное. Олег Антонов сразу почувствовал это.

Мечта о полете становилась реальностью. Позже он писал об

этом:

«Новый планер — нам в то время снились и снились только полеты — мы, будущие конструкторы самолетов, сооружали в здании, которое стояло в трех минутах хода от арки Главного штаба, от Зимнего дворца».

Ленинград заставил Олега пересмотреть весь характер жизни и поведения. На него буквально обрушилось огромное количество прямых обязанностей и взятых на себя обязательств. И все это помимо основного — учебы в институте.

Инициативный, энергичный и уже «знающий» в планерном деле молодой человек был тут же избран секретарем технического комитета ОДВФ.

Одновременно он стал инструктором авиамодельного кружка на заводе имени Урицкого. Еще бы — строить модели для него еще со времени саратовской жизни — дело привычное.

Он возглавлял планерную мастерскую и был ее главным конструктором. При нем в качестве технорука — такой же одержимый энтузиаст Володя Зархи.

Олег непрерывно поддерживал самые тесные контакты с руководством планерной школы, рассчитанной на массовое увлечение этим модным спортом.

Школу эту возглавлял старый, опытный летчик, участник гражданской войны Адольф Карлович Иост. Рядом с ним такие, уже известные в то время, конструкторы и летчики, как Цыбин, братья Лось, Сербиков. Да и сам Антонов, наконец, со своей активностью стоил десятерых.

Здесь же в городе появлялись постоянные представители кружка планеристов «Парящий полет», созданного в Москве, как мы помним, летчиком Константином Константиновичем Арцеуловым. Пожалуй, в то время это была самая известная в стране организация по планеризму. Ведь в кружок входили такие авторитеты, как Тихонравов, Ильюшин, Пышнов, Толстых, Невдачин, Жабров. Они познакомились в Коктебеле и сдружились на основе общих интересов.

Встреча с любым из них представлялась молодому Антонову почти обязательной. Однако студенту надо было еще как-то существовать, зарабатывать на пропитание.

Он брался за все. Рисовал плакаты, писал заметки и статейки в газету.

А тут вдруг повезло — выпала работа, да еще любимая — делать модели самолетов.

Дело в том, что киностудия Ленфильм начала в 1926 году снимать новый научно-фантастический фильм под названием «Наполеон-газ».

Содержание фильма сводилось к тому, что некий злодей-ученый изобрел убийственный газ, с помощью которого возмечтал покорить весь мир. Бомбы с этим газом должны были разбрасываться с самолетов, управляемых автоматами. Что за машины? Откуда их взять?

Модели этих самолетов, предназначенные для съемок, и взялся изготовлять студент Антонов.

Такая работа была ему по плечу. Он держал в памяти конструкции почти всех известных к тому времени самолетов всего мира. Домыслить летательные аппараты будущего при интуиции и воображении Олега не представляло для него большого труда. Модели нравились деятелям кино.

Единственно, в чем режиссер и студент-конструктор так и не могли найти общего языка, — это в правилах летания моделей. По воле режиссера они перемещались в пространстве совершенно произвольно, нарушая все законы аэродинамики.

Нашлась для студента и подходящая работа в Москве, куда ему приходилось в связи с работой в кино периодически выезжать.

Для московской школы стрельбы и бомбометания «Стрельбом» также требовались модели самолетов. Но не фантастических, а реальных самолетов зарубежных стран. По этим моделям слушатели должны были вести учебное прицеливание. Точных чертежей большинства зарубежных самолетов не имелось. Антонов знал все силуэты самолетов наизусть и воспроизводил их с необыкновенной легкостью. Иногда в этом деле ему помогал саратовский товарищ Алексей Толмачев — как-никак, и ему нужно было зарабатывать на жизнь.

— Уж лучше в любимой области — авиастроении, — говорили ребята.

И что поразительно — при всей своей необыкновенной загруженности Олег Антонов умудряется везде успевать.

Это явствует хотя бы из характеристики, выданной ему во время студенчества.

В характеристике перечислены все стороны многообразной деятельности девятнадцатилетнего студента.

Вот выписка из характеристики:

> «Тов. Антонов начал свою работу в Саратовском ОДВФ с начала его организации. Им организован в Саратове планерный кружок „Парящий полет“. По чертежам собственноручно, с товарищами построен планер „Голубь“. Антонов был отв. секретарем Саратовской губинспекции. В 1924 г. написал 2

популярных брошюры. В 1925 г. он уезжает в Ленинград, где получает 2-е место на состязаниях моделей.

Затем — постройка моделей для кинофильма „Наполеон-газ“. В 1925 г. — поступает в Ленинградский политехнический институт им. Калинина — на корабельный факультет, гидроавиационное отделение. Отбывает практику на Балтийском заводе.

За время его работы в обществах ОДВФ, авиации и Осоавиахим им проделана колоссальная работа. Его неутомимость увлекла многих товарищей, которые активно работают по авиатранспорту в обществе».

Но Олег, будучи в Ленинграде, не забросил своих связей с Саратовом. Во время летних каникул Олег регулярно возвращается в свой город. Здесь продолжают работать товарищи над конструкцией его второго планера ОКА-2. Построенный по чертежам Антонова, планер этот гораздо совершеннее «Голубя». И если ОКА-1 «Голубь» в Коктебеле только прыгал, но не летал, теперь ребята были уверены — ОКА-2 обязательно полетит.

И вновь на Жареном бугре планерные испытания новой конструкции. Десяток ребятишек впряжены в трос. Они с разбегу тянут его, увлекая за собой планер.

Вот он, красавец, еще пахнущий клеем и лаком, стоит на выжженном солнцем бугре. Раскинутые легкие крылья, обтянутые тонким полотном. Планер повернут навстречу ветру.

Олег садится на узкую полочку сиденья, берется за рукоятку управления и громко командует: «Пошли!» Вот его запись тех дней:

«Ребята бегут так, будто от этого зависит спасение их жизни. Сверкают подошвы, до блеска натертые сухой травой. Планер быстро катится под уклон на своих деревянных колесах, сделанных из кругов венских стульев. Я стремлюсь облегчить разбег, давая ручку от себя, потом резко беру полностью на себя.

Планер вяло отделяется от земли и, пропланировав десяток метров, тяжело плюхается, со скрипом и стуком ползет по щербатому склону Жареного бугра.

Обессиленные, мы возвращаемся к палатке. Ни разговоров, ни смеха. Просто недоумение. Мне, как конструктору планера, и досадно, и стыдно. Но ведь планер построен правильно! Он должен летать! В чем же дело?.. А он только прыгает».

Все лето мучаются ребята в попытках поднять в воздух свое детище.

Мучительно пытается конструктор понять, в чем же его ошибка. Ведь по конструкции планер, безусловно, летуч. Это

доказывает уже не только некоторый опыт, приобретенный молодым конструктором, но и элементарные расчеты, проведенные грамотным студентом.

Строптивый планер, он словно заколдован. Обязан летать, а летать не хочет. Так и уехал Олег назад в Ленинград, не объездив своего крылатого коня и, главное, не поняв даже, в чем ошибка — в расчетах или в конструкции.

А понять надо было во что бы то ни стало. Ведь он продолжал строить новые планеры в ленинградской мастерской, что в трех минутах от Зимнего.

Заканчивался учебный ОКА-3 — контуры его четко проступали на «стапелях».

Домысливался «Стандарт-1» — пора начинать строить!

Зрела задумка еще одной учебной конструкции — «Стандарт-II».

И что самое волнующее: в сознании проступали контуры уже не учебного планера, а подлинного парителя — спортивного летательного аппарата высокого класса.

Вот с чем мы выступим в Коктебеле на слете, мечтает Антонов о будущем спортивном планере «Город Ленина».

Но все застопорилось из-за неудач в Саратове.

Как же все-таки с саратовским детищем? Почему не летит проклятый ОКА-2?

Ответ пришел неожиданно.

Боря Урлапов — способный мальчишка, что вечно крутился в ногах у «взрослых», — а им по 18, — выслал Олегу в Ленинград весной 1927 года газету «Саратовские известия».

Олег быстро нашел в номере то, что нужно — заметку под заголовком «Первые полеты».

Прыгая глазами со строки на строку, Олег торопливо читал интересующее его сообщение.

«Недавно в Саратове были устроены пробные испытания планеристов.

Испытания проходили в 10 верстах от Саратова на так называемом Жареном бугре.

В полетах принимали участие все „старые“ моделисты, немало поработавшие в области летающих моделей и теоретического планеризма. Впервые они же попробовали свои силы в полетах на планере, построенном собственными силами в мастерской Осоавиахима по чертежам саратовского конструктора тов. Антонова — ОКА-2.

Первые, по существу, испытания нужно считать вполне удавшимися…»

У Олега захватило дух: так все же полетел, проклятый!

Наконец-то… В чем же дело?

Олег продолжал читать:

«Испытания проходили два дня. В первый день моделист-планерист тов. Васильев поднялся на высоту 13 метров и пролетел 140 метров.

На следующий день планер был отрегулирован, и т.т. Видищев, Васильев, Урлапов и Удодов совершили каждый по четыре полета. Тов. Видищев в этот день пролетел 170 метров, продержавшись в воздухе 26–27 секунд, и сделан прекрасную посадку.

Всего, таким образом, в этот день было сделано 16 полетов.

В дальнейшем нужно создать благоприятные условия для развития модельно-планерного спорта в Саратове. Губсовет Осоавиахима со своей стороны отпускает на это дело около 2000 рублей на летную работу».

В прилагаемом письме ребята рассказали о том, как они научили планер летать, буквально ничего не изменив в его конструкции.

Оказывается, все дело заключалось в том, что полотно, обтягивавшее крылья, было не чем иным, как редким мадаполамом. Воздух при движении проходил сквозь него, как сквозь сито, не создавая подъемной силы. Достаточно было покрыть материал тонким слоем клейстера, чтобы все поры закрылись. То же крыло немедленно обрело подъемную силу, вполне достаточную для полета.

— Я думал о чем угодно, но только не об этом, — вспоминает Антонов. — Мне грезились любые сложнейшие ошибки. А здесь все так просто… Да здравствует ОКА-2! Теперь-то мы запросто поднимем в воздух его крылатых последователей…

Однако, как выяснилось, судьба второго планера Антонова оказалась не из легких.

Буквально на следующий день четырнадцатилетний пионер Боря Урлапов совершил семнадцатый облет планера. На вираже он царапнул крылом землю, и этого было достаточно, чтобы легкая конструкция развалилась.

Прошли годы, и уже опытный конструктор десантных планеров Борис Дмитриевич Урлапов вспоминает в своем письме Олегу Константиновичу Антонову: «Отчетливо помню тот день и час, в который я разбил ОКА-2. Это был хороший, „летучий“ планер. До сих пор в памяти мучительные дни мальчишеских переживаний не от незначительных ушибов, а от сознания того, что я не справился с управлением и одновременно лишил своих товарищей тех восторгов и счастья, которые все испытывали, совершая очередной планирующий полет».

Раскрытая загадка планера ОКА-2 сняла все сомнения при конструировании учебного ОКА-3, предназначенного на то, чтобы любая даже плохонькая любительская планерная мастерская могла бы скопировать его.

Машина была необычайно простой, небольшого размера. Весила она всего лишь семьдесят килограммов. Вместо шасси была спроектирована посадочная лыжа и предохранительные полозья по концам крыльев. Это был воистину массовый надежный планер, на котором Олег и его товарищи совершили свыше пятисот полетов. Для начала летали каждый выходной день в холмистом местечке Парголово под Ленинградом.

Здесь в сарае в разобранном виде хранился ОКА-3 и ВМТ-I Цыбина. Ранним поездом выезжали из города студенты и курсанты, чтобы успеть собрать машины к приходу инструктора.

Затем начинались взаимоотношения летчиков с машинами по принципу: «одну минуту мы на них, а тридцать минут — они на нас». Что поделаешь, после минутного полета надо было полчаса вновь поднимать планеры в гору.

И так десятки раз в день. Поговорка «любишь кататься, люби и саночки возить» работала здесь беспроигрышно.

Из Парголово перебрались в Дудергоф — здесь горы были повыше. Гора Киргоф — самая высокая под Ленинградом. Соответственно удлинились и полеты. Однако на травянистых склонах гор возникли неожиданные препятствия. Непрерывное движение «летной команды» то вниз, то вверх по склону (запускать и поднимать планеры — дело коллективное) окончательно нарушили «экологический баланс» района.

— Вы нам вытопчите все луга, — восстали местные жители!

Пришлось перебираться на Крестовый остров. Здесь, практически на ровной площадке, планеры запускались с помощью амортизаторных устройств.

Шла колоссальная творческая работа, охватить и осмыслить которую было почти невозможно.

Олег Антонов ходил на лекции в университет, сдавал зачеты, отбывал практику на Балтийском заводе. Одновременно он проектировал и строил планеры своей конструкции, стремясь создать массовую учебную машину.

На аэродроме планерной станции он постоянно совершал полеты, что также отнимало у него много времени.

Занимаясь планерным спортом, он неизменно выполнял обязанности секретаря техкома.

Обучал модельному делу ребят с фабрики имени Урицкого и сам делал модели для Ленфильма.

Наконец, мы знаем, что он выкраивал время на то, чтобы

заниматься живописью, посещать выставки, бывать в театрах.

Сейчас трудно понять, как он успевал все это делать. Но, видимо, эти годы учебы, труда и увлечений выработали в характере будущего Генерального конструктора тот потрясающий, почти педантичный универсализм поведения, который поражал всех, кто имел с ним впоследствии дело.

Видимо, лозунг, провозглашенный им позднее на тему, как справляться с работой — «делать медленные действия без промежутков между ними», — родился именно тогда, в нелегкие годы ленинградской учебы и увлечений. Отсюда, с этих высот северной столицы, жизнь открывалась ему во всем своем пленительном развороте.

Волновал один вопрос: что впереди?

Что бы ни было — все равно будет преодолено…

И он действительно преодолел все на своем нелегком пути.

ВСАДНИКИ ВЕТРА

В жизни каждого человека бывают встречи, память о которых остается на всю последующую жизнь. К их числу в биографии Олега Константиновича Антонова, безусловно, можно отнести встречи с Валерием Чкаловым и Сергеем Королевым. И они не были случайностью.

Наоборот, эти встречи были как бы сами собою. Заложены в магическом расписании жизни Антонова. Она, до предела заполненная деятельностью эта жизнь, и свела Олега Константиновича с гигантами мирового значения. Произошло это тогда, когда они еще не раскрылись и представлялись окружающим простыми сверстниками с несколько неординарным характером и способностями.

Но и тогда, неоднократно встречаясь и работая с ними, Антонов все же успел осознать масштаб их личностей.

Думал ли Олег о том, что когда-нибудь этот крепко сбитый, голубоглазый русский парень впервые в мире «махнет» на самолете через Северный полюс в Америку?

Предполагал ли он, что этот мрачноватый, богатырского сложения планерист, который возится с каким-то реактивным баллоном, укрепленным на планере, станет создателем первого космического корабля?

Вряд ли… Ведь сам Антонов в то время не мог даже предположить, что создаст когда-нибудь «Антей», «Руслан»…

А ведь создал. Так же, как они создали — каждый свое. Впервые.

Итак, встреча с Валерием Чкаловым.

Впервые он появился среди планеристов Ленинграда весной 1928 года — в период очередной своей «опалы». Плотный, широкоплечий молодой парень, откровенно пышущий здоровьем, он остановился в дверях планерной мастерской и громко поздоровался со всеми, с открытой улыбкой во все лицо:

— Здравствуйте, ребята. Ну как тут у вас дела? Поступаю в ваше распоряжение…

Неужели Чкалов? Ну, конечно, он. В летной среде молодежи кто не знает его в лицо? Кто не слышал о безумных «подвигах» проштрафившегося летчика.

Ведь это он, Валерий Чкалов, пронырнул на истребителе под Троицким мостом в Ленинграде, до смерти напугав случайных пешеходов.

Поступок этот окончательно переполнил чашу терпения начальства, вот уже столько раз направлявшего «зарвавшегося»

летчика на гауптвахту за его «художества» в воздухе.

Поэтому-то и решили летчика Валерия Павловича Чкалова откомандировать из войсковой части в распоряжение Осоавиахима — пускай занимается самодеятельными планеристами. Вот вам и инструктор, и наставник. Да и начальству поспокойнее будет.

«Когда Валерий Павлович Чкалов вынужден был из-за своих чересчур смелых полетов перейти в ленинградский Осоавиахим, его имя уже было легендарным, — так рассказывает Антонов о первой встрече с прославленным летчиком. — Мы, молодые планеристы, летчики и „конструкторы“ с огромным уважением, интересом и даже трепетом взирали на мощную фигуру Валерия Павловича. Из уст в уста передавались рассказы о его невероятной смелости, великолепном летном мастерстве, полетах под невскими мостами, о его железных нервах, мужестве и отваге.

…Разумеется, Валерий Павлович стал кумиром нашей молодежи. Когда он появлялся на планерной станции в Дудергофе, все собирались вокруг него, без конца слушая его рассказы, расспрашивали его о полетах, об авиации, а он усаживался, огромный, могучий, на наши легенькие деревянные сооружения и показывал нам, как надо летать.

Наверно, так выглядел бы Илья Муромец верхом на жеребенке. Наши легкие планеры в его руках казались игрушками и жалобно поскрипывали под его тяжестью. Наши планеристки Наташа Петропавлова и Маша Недоноскова смотрели на него прозрачными глазами».

Естественно, «опала», в которой находился тогда Чкалов, связывала его по рукам и ногам, не давая возможности выплеснуться его темпераменту и неуемному таланту летчика.

Интересы ребят-планеристов и несложная техника, которой они пользовались в то время, вряд ли могли удовлетворить ненасытную душу воздушного аса. Он пользовался любой возможностью, чтобы вновь слиться с моторной авиацией, так близкой сердцу летчика-истребителя, привыкшего к рискованным испытаниям самолетов.

Теперь лишь изредка ему выпадало такое.

Да, под Финляндским мостом Чкалов летал; «фигурял» в свое время он в воздухе и под Кировским мостом, пугая публику и закусивших удила лошадей. В те близкие, а вместе с тем в такие уже далекие дни Чкалову нечего было, по существу, испытывать. Но один случай ему все же представился.

Некий юный ленинградский конструктор соорудил одну из первых советских авиеток самым кустарным способом. А одна женщина-инженер спроектировала для авиетки 20-сильный

моторчик, за капризы прозванный «Марусей».

Испытание «воздушного корабля» досталось Чкалову. Авиапони в его руках превратилось в гордого скакуна Он пошел в небо, как истребитель. Вертикальные виражи, горки, крутые спуски так и сыпались друг за другом на самой незначительной высоте. Это было испытанием не самолета, а летчика.

Еще один случай произошел в те годы с Чкаловым. Он летел на маленьком самолетике вместе с механиком Н. Ивановым. Самолет обмерзал, моторчик не тянул. Летели над железной дорогой, буквально перепрыгивая через встречные поезда. А навстречу виадук. Чкалов поднырнул под него, не задел крыльями. Ему оставалось всего по 6 сантиметров с каждой стороны. Пронизать виадук на станции Велка — это подлинное чудо для летчика. Самолет, правда, врезался потом за виадуком в закрытый семафор. К счастью, оба пилота остались живы.

Тяга Чкалова к самолету фатальна, она никогда не покидала его.

— Я научу вас летать на самолете, — говорил Чкалов, обращаясь к курсантам-планеристам.

— Но ведь у нас только планеры…

— Ничего. Сначала овладеем планерным делом, надо завершить программу полетов, а затем… А затем поставим на планер мотор и начнем летать, как на самолете.

— Мотора нет!

— Давайте искать…

Ребята загорелись идеей и ринулись на поиски. Ходили по войсковым частям, по складам. Везде отказ.

И вдруг набрели на подлинное сокровище — на склад авиационного металлолома на Корпусном аэродроме. Именно сюда на протяжении многих лет свозили все авиационные подразделения разбитую технику, состарившиеся самолеты, детали, моторы.

Чего здесь только не было. Фюзеляжи от «ньюпоров», моторы от «бреге», разбитые «совпичи», агрегаты «анрио». Все навалом, все вперемежку.

— Будем собирать «анрио», — решил Чкалов. — Глядите, сколько годных частей.

И что же — собрали самолет. И даже летали. Валерий Павлович катал на сверхстареньком самолете курсантов-планеристов, приобщая их к небу.

Катал до тех пор, пока вконец износившийся «анрио» не рухнул в какой-то овраг. Слава богу, летчики не пострадали.

Удалось Валерию Павловичу «выколотить» через руководство Осоавиахима цельнометаллический пассажирский «юнкере» для

учебных полетов.

Для того, чтобы перегнать его из Новосибирска в Москву, Чкалову пришлось отправиться за «юнкерсом» самому.

Самолет Ю-13 оказался непригодным для учебных целей. Его решили использовать для катания трудящихся по праздникам с целью пропаганды Воздушного Флота.

Катанием людей занимался сам Валерий Павлович, который, естественно, катал и своих «подшефных» курсантов.

Подошла очередь и Антонову занять место рядом с Чкаловым.

— Ну, попробуй-ка сам, — предложил он Олегу управление.

Антонов взял управление. Непривычно тяжелый самолет с трудом подчинялся парнишке, впервые севшему за штурвал большого воздушного корабля.

Заметив это, Чкалов взял управление на себя и решительно провел элементарный курс для начинающих.

— Гляди, вот как надо, — объяснял он Антонову. — Надо действовать мягко, но решительно — тогда дело пойдет!

Эти слова более опытного товарища навсегда запомнились Олегу Антонову. Он часто вспоминал их после на всем протяжении своей жизни. «Мягко, но решительно» — стало своеобразным лозунгом Генерального.

Внес Чкалов в жизнь курсантов еще одно непреложное правило, заимствованное им из истребительной авиации.

— Каждому из вас необходимо тренировать себя на сохранение равновесия и хорошую ориентацию в пространстве, — как-то заметил он. — У вас в полете — все степени свободы. Как вы будете ориентироваться в этом свободном пространстве, где взгляду порой, кроме солнца, не за что зацепиться. Смотрите…

Антонов так описывает последующие события:

> «Как-то зайдя в самый большой зал аэроклуба-музея, я встретил оживленную группу планеристов. Тут были Петров и Халтурин, братья Лосевы, Флоря и Паша Цыбины, среди которых находился Валерий Павлович. Он весело и непринужденно разговаривал с молодежью.
>
> — Вот, пожалуйста, — сказал Валерий Павлович, — хотите себя проверить? Станьте под этой люстрой, поднимите голову, смотрите на нее, не отрываясь, сделайте десять оборотов вокруг себя, а потом выйдите в дверь. Только и всего!
>
> Начали пробовать. Отличный планерист Клебанов кружился-кружился, сделал все десять оборотов, потом его понесло в сторону, он пошел как-то боком, боком,

держась за стенку, и в конце концов в дверь не попал. Некоторые другие даже не могли сделать десять оборотов. Я после десяти оборотов выписал такую фигуру, что самому стало смешно.

После всех этих „экспериментов“ Валерий Павлович стал посреди зала, поднял голову, взглянул на люстру, сделал двадцать оборотов, а затем твердым шагом направился к двери, взялся за ручку и вышел из зала.

Мы были потрясены…»

В это же время Чкалов испытывал новые планеры и обучал курсантов летать на них. Очередь дошла и до антоновского ОКА-3.

Планер строился по чертежам молодого конструктора и вовсе не походил на остальные безмоторные летательные аппараты. Вместо фюзеляжа у него была мощная балка. К ней крепились крылья и хвостовое оперенье, а пилот как бы сидел на ней выше уровня крыльев. Все было доведено конструктивно до предельной простоты — планер предназначался для массового производства и массового обучения на нем летному делу.

Есть в архиве Олега Константиновича замечательная фотография, сделанная им почти случайно.

Валерий Павлович поднял на плече планер ОКА-3 и несет его, сопровождаемый толпой взволнованных ребятишек.

Выхватив свою старенькую камеру «Эрнеман-фолдинг», Антонов запечатлел момент, когда великий летчик, взвалив на себя семидесятикилограммовую крылатую машину, поднимается в гору для испытательного полета.

— Вот он, подлинный Чкалов, смотрите. Как Христос, несет он свой крест на Голгофу, — сказал мне однажды Олег Константинович, доставая из папки эту незабываемую фотографию.

Трудно было тогда все же угадать прекрасную и одновременно драматическую судьбу Валерия Чкалова.

Судьбу, детали которой только сейчас, в период гласности, раскрываются нам в новых страницах истории его жизни и смерти. Эти страницы помог прочесть уже в наши дни Игорь Валерьевич Чкалов — сын героя. Его кропотливые исследования проливают новый свет на последние дни жизни и смерть отца.

Все знают о поразительных перелетах Валерия Чкалова, вписавших новые страницы в историю мировой авиации в 1936–1937 годах. Вышедший из-под опалы летчик совершил исторический перелет Москва — остров Удд.

Но еще большую славу Чкалову и его спутникам принес

трансконтинентальный перелет Советский Союз — США через Северный полюс.

В. П. Чкалов, Г. Ф. Байдуков, А. В. Беляков впервые героически соединили в те далекие годы две великие страны через ледяную макушку планеты. Это была сенсация года номер один.

Чкалов стал любимцем Сталина. Это в конечном итоге, как выяснилось, и погубило его. Они неоднократно встречались.

Однажды Сталин, в начале 1938 года, позвонил Чкалову и неожиданно предложил ему занять должность народного комиссара внутренних дел.

Чкалов опешил:

— Как можно? Нет, я не смогу…

— Сможешь, — ответил Сталин.

Место наркома занимал в это время пресловутый Ежов. Видимо, узнав о разговоре вождя со своим любимцем, коварный нарком внутренних дел немедленно начал действовать. И по своим кровавым правилам.

Опытный образец истребителя конструктора Поликарпова, который предложили испытывать Чкалову, был специально подготовлен к катастрофе. Лететь на установленном моторе было запрещено летной комиссией. Жалюзи, регулировавшие охлаждение двигателя, — отсутствовали. Винт с изменением шага был заменен на неуправляемый.

В результате этих нарушений при испытаниях самолета мотор заглох. Это и погубило Чкалова — он разбился. Конкурент наркома был устранен.

Второй гигант, повлиявший на судьбу Олега Константиновича Антонова, — это Сергей Павлович Королев.

Впервые дороги двух конструкторов пересеклись на планерных слетах в Коктебеле. Сергей Королев появился там как представитель Киева, где к тому времени образовался мощный коллектив планеристов-конструкторов и пилотов одновременно.

В Киеве были свои энтузиасты безмоторного полета. Один из них, Николай Борисович Делоне — ученик Н. Е. Жуковского, увлекаясь воздухоплаванием вместе со своим сыном, юношей Борисом, строил первые планеры на Украине.

Было это еще в 1918 году и привлекло к себе исключительное внимание.

А первый самолет в Киеве, как уже говорилось, построил купец-старовер Федор Былинкин, впервые познакомившийся с авиацией в Париже. Там он купил мотор и винт, а копию самолета Райт построил сам.

Строил в это время самолеты и вертолеты — напомню —

Игорь Иванович Сикорский, тоже проживавший в Киеве. К рассказу о нем мы еще вернемся ниже.

На второй коктебельский слет из Киева впервые приехали студенты Киевского политехнического института, где был создан планерный кружок. Небольшую группу возглавлял руководитель кружка, авиационный механик Константин Яковчук — участник гражданской войны, человек энергичный и волевой.

В том же кружке планеристов работал юноша Сергей Королев. Как и Олег Антонов, он отлично понимал: хочешь летать — конструируй крылья.

И он делал это добросовестно и увлеченно.

Будучи студентом, он работал грузчиком — таскал мешки.

Иногда выпадала работенка полегче — устраивался на киносъемки статистом. В это время киевская студия снимала «Трипольскую трагедию» — срочно требовались участники батальных сцен.

Сергей добросовестно относился к своим обязанностям — иногда, вместо того, чтобы бить противника «понарошку», делал это всерьез.

— Королев дерется, — жаловались участники съемок. — Уймите его…

Королеву дали новую роль — убитого казака, еще плывущего по реке.

Королев сыграл ее с блеском, создав реалистическую сцену.

Его планер, построенный вместе с Сергеем Люшиным, производил очень добротное впечатление: красавец, да к тому же и прочный. Такой не развалится!.. Тот же реалистический ключ — и то же королевское изящество.

Олег неоднократно помогал Сергею при его полетах на планере.

— Что это у вас? Плоскогубцы? Киньте-ка их мне в голову. Мне они нужны!

«Так я познакомился с Сергеем Павловичем Королевым, человеком железной воли и неиссякаемого юмора», — пишет в своих воспоминаниях Антонов. И далее рассказывает:

> «— Держите крепче, — еще раз наставляет меня, садясь в кабину, Сергей Павлович, — и смотрите не отпускайте, пока я не крикну „старт!“.
>
> — Десять… Двадцать… — отсчитывает десятки шагов растягивающий амортизатор команды из шести ребят на каждом конце.
>
> Я лежу под опереньем и одной рукой держу за головку стальной полуметровый штопор от походной

палатки, наполовину ввернутый в сухое каменистое тело горы, а другой — хвостовой трос планера, обернутый несколько раз вокруг этого штопора.

…Планер подрагивает, скрипят под лыжей камни, хвост гудит, как гитара, дрожит и, приподнимаясь над сухой колючей травой, сильнее натягивает трос, закрепленный на штопоре.

— Тридцать! — штопор наклоняется, раздвигая верхний слой камней. Я изо всех сил стараюсь удержать его. Но что может сделать распластанный на усыпанном камнями склоне парень, даже если его за ноги держат еще двое таких же ребят?

— Сорок!

Разжимаю пальцы, и штопор мгновенно вырывается из земли, обдав меня пылью, каменной крошкой, комьями сухой земли.

Планер, пробежав несколько шагов, приподнимает нос и прыгает в воздух.

Поднимаемся, стряхиваем с себя землю и отдираем от комбинезонов сухие комочки. Я потираю затекшие руки с глубокими отпечатками троса.

Мы стоим и смотрим, зачарованные, как стройный „Коктебель“ уходит вдоль склона на восток, набирая высоту.

Но что это? За хвостом планера, выписывая немыслимые пируэты, мотается… штопор!

Сергей Павлович летал больше четырех часов и не подозревал, что за хвостом болтается такой „довесок“.

Только после посадки, рассматривая большую дыру в оперении, пробитую злополучным штопором, пообещал мне „в следующий раз“ оторвать плоскогубцами мои покрасневшие от стыда уши».

Уши оставались на месте. Но между этими двумя такими различными по характеру людьми родилась дружба, и теперь уже навсегда.

Нет, они не обязательно беспрекословно поддерживали друг друга в новых начинаниях. Олег Константинович вспоминает, как скептически отнесся однажды Королев к тому, что конструктор Антонов убрал задний хвостовой костыль со своего планера.

— Ну это зря. Ты, друг, переборщил, — бормотал Королев.

— Почему же не убрать, если можно это сделать? Оставлять лишнее сопротивление? — оправдывался Антонов.

Королев считал это чудачеством.

Но почти таким же чудачеством считали «истинные» планеристы опыты Сергея Павловича с ракетными двигателями на планерах.

«Работают считанные секунды, а горючего жрут прорву. Нам нужны маленькие сверхэкономичные моторы. Право, ракеты планеристу ни к чему».

Позже, когда Антонова по окончании Политехнического института назначили в Москву и он попал под одну крышу с ГИРДом, он не раз наблюдал полеты королевских реактивных планеров на подмосковной станции Пионерская.

Смотрел. Удивлялся. И еще не понимал, что через десятилетия «чудаческие» эти полеты откроют дорогу в космос.

«Сергей Павлович отнесся тогда к убирающемуся шасси с иронией, и в этом он ошибся. Зато нам, молодым конструкторам, и в голову не приходило, что реактивный двигатель в его руках сделает возможным выход за пределы земной атмосферы, достижение планет, покорение космоса.

Мы видели только одно: большой, внушавший нам страх, расход горючего. Теперь-то мы знаем, что эмоции и догадки полезны в самом начале всякого большого дела. Потом для успеха нужны расчеты, а в конце — холодный ум, точные действия и железный порядок».

Этими качествами обладали оба конструктора. И они победили — каждый в своем…

Перед глазами Антонова прошла потом вся жизнь Сергея Павловича Королева. Не мог не знать Антонов и о том, как был впоследствии репрессирован Королев и отправлен в далекие лагеря Магадана, на Колыму.

Что он думал, узнав об этом? Какие мысли овладевали им при виде катастрофического падения своего друга?

Об этом мы уже никогда не узнаем. Но он видел и расцвет космических достижений засекреченного Королева, известного под ничего не говорящим именем Главный.

Вызволенный Туполевым из лагерей, Королев создал эпоху в завоевании космоса так же, как и Антонов создал эпоху в мировом развитии сверхтяжелой авиации.

Как говорится, каждому свое.

Но эти два человека — Валерий Чкалов и Сергей Королев, люди одержимые, каждый в своей области, навсегда сохранились в памяти Олега Константиновича Антонова.

Всадники ветра — назвал он их однажды, а ведь лучше не скажешь. Два гиганта жили и творили рядом с ним, постоянно являя собою пример предельной «самоотдачи» любимому делу.

ДВОЕ В «ЗВЕЗДНОМ ПОДВАЛЕ»

Итак, Ленинград позади. Закончен институт, с которым так много было связано в последние годы напряженной жизнедеятельности Олега.

Двадцатипятилетний конструктор (подумать только!) получает назначение на должность «главного» в Москву, в конструкторское бюро планерного завода. Он будет проектировать легкокрылые машины, а завод будет выпускать их в массовом порядке.

Завода, впрочем, еще нет. Он только строился в пригороде столицы, в Тушино. Но строительство скоро заканчивается, а программа Осоавиахима — огромная: выпуск нескольких тысяч планеров в год. Бурно развивающееся увлечение авиацией нуждается в материальной части — продукция готовится для всей страны. Ведь никто не внушал тогда молодежи: не летай, разобьешься… Наоборот, повторяли — летай! Ты же обещал пересесть с планера на самолет…

За спиной у молодого конструктора изрядный опыт строительства планеров. Создав когда-то своего «Голубя», а было это в 1924 году в Саратове, Антонов за шесть лет учебы построил, будучи студентом, планеры ОКА-2, ОКА-3, «Стандарт-1», «Стандарт-II» и мощный паритель «Город Ленина», вызвавший бурю восторгов на очередном слете в Коктебеле.

Признанный авторитет, старший товарищ, планерный вожак — так называли Олега ею сверстники, нисколько не удивляясь его внезапному «высокому» назначению.

Но ничего в этой жизни не дается легко. За все надо платить…

Оставляя маленькую комнатенку, что по улице Чайковского в Смольненском районе Ленинграда, по горло занятый делами, Олег как-то небрежно бросил:

— По моему, здесь-то я и заработал свой ТБЦ.

Впоследствии, на протяжении всей своей жизни, Олег Константинович не раз лечился от туберкулеза — болезни, неоднократно возвращавшейся к нему, несмотря на его спортивность и постоянное влечение к природе.

Пока завод не достроен, планерное конструкторское бюро вынуждено воспользоваться предложением Осоавиахима, выделившего мастерскую почти в центре столицы на знаменитом Садовом кольце, волею Моссовета в свое время лишенном не только садов, но последних деревьев и кустарников.

В доме № 19 по Садово-Черногрязской улице, на углу

Орликова переулка и сегодня стоит многоэтажный дом, под которым располагались когда-то обширные винные подвалы. Их-то и отдали двум спарившимся организациям: планеристам и реактивщикам.

Первых — планеростроителей — возглавлял Олег Антонов. Вторых — группу по изучению реактивного движения — Сергей Королев.

«Когда для ГИРДа — группы исследования реактивного движения — потребовалось помещение, мы запросили что-нибудь покрепче — ведь с ракетными двигателями нельзя шутить, всякое бывает, глядишь, и до взрыва дойдет». — Вот так описывает это событие Михаил Клавдиевич Тихонравов.

— Помню, искали подходящее помещение для стендовых испытаний. Александр Иванович Полярный — наш хозяйственник направился к управляющему кладбищем:

— Нет ли у вас подходящего склепа, чтобы был очень прочным для огненных испытаний?

Управляющий пришел в восторг:

— У нас есть очень прочные склепы. Будем сжигать покойников, как в крематории, не так ли?..

Радость кладбищенского управляющего оказалась преждевременной. Молодым конструкторам вместо склепа предоставили прочный подвал виноторговца.

— Ну, эти подвалы никаким взрывом не разнести, — разъяснили осоавиахимовские начальники. — Стены что крепость средневековья…

Вот только с жильцами как?..

А с жильцами было действительно плохо. Отчаянно гудел ветродуй самодельной аэродинамической трубы. Из подвала периодически валил дым примитивных двигателей и разносились глухие хлопки взрывов.

— Жить стало невозможно, как на вулкане живем, — жаловались жильцы. — Того и гляди, взлетишь на воздух.

Антонов и Королев как могли успокаивали возмущенных квартиронанимателей, понимал справедливость их претензий. А вдруг действительно рванет?

Но жизнь есть жизнь. Она ставит свои условия. Строить планеры в подвале было невозможно — для широкого раскрылья планера места не хватает. Строили по частям. Проводить эксперименты с кислородом, бензином и керосином — небезопасно. Все равно опыты проводились. А где испытывать первые ракеты? Кто из владельцев винных подвалов предполагал когда-нибудь, что на бетонной стене «звездного подвала» торжественно откроют почетную мемориальную доску. А вот

открыли. Уже в наши дни… Ведь именно здесь, в пропахших винным духом подвалах, торопливо оклеенных дешевенькими обоями, родились два исторических направления развития техники двадцатого века: грядущая авиация и грядущая космонавтика.

Кто бы подумал, что так прозаически просто могли начинаться великие русла новых направлений развития цивилизации. Да простят мне этот несколько выспренний тон, но масштаб событий оказался именно таковым.

Здесь всего лишь четыре члена конструкторского планерного бюро — Антонов, Ивенсен, Грошев и Колесников — вымучивали первые проекты новых летательных аппаратов, расчерчивали полотна крыльев, до хрипоты спорили о грядущих судьбах авиации.

И грядущее подтверждало их правоту, несмотря на всю свою, казалось бы, фантастичность.

Здесь каждого входившего энтузиаста встречали жизнерадостным окликом: «Вперед, на Марс! Вперед, на Марс!..»

И это в начале тридцатых годов…

Худой, с рыжей, тощенькой бородкой Фридрих Артурович Цандер, ученый, одержимый жаждой космических путешествий, придумал это удивительное приветствие, которое так и прижилось здесь навсегда: «Вперед, на Марс!»

Назвав сына Меркурием, дочь Астрой (Звезда), Цандер, продолжая учение Циолковского, абсолютно реально верил в возможность освоения других миров реактивной техникой.

— До них — рукой подать, — уверял он. — Скоро доберемся…

Рассказывают, что однажды его на протяжении нескольких дней видели с проросшей фасолиной за щекой. Оказывается, он интересовался, может ли прорасти фасоль в этих странных условиях — такое необходимо для будущей космической оранжереи, пояснял ученый.

Даже умирая от тифа в Кисловодске, он шептал запекшимися губами безумный в те годы призыв: «Вперед, на Марс!» Услышан он был всеми лишь позднее.

Здесь в подвале, почти безуспешно, но настойчиво создавал свои неординарные бесхвостые планеры с треугольным и ромбовидным крылом Борис Черановский, даже не зная о том, что именно такие крылья через полвека потребует реактивная авиация. И первые реактивные двигатели Цандера испытывались Королевым именно на этих, казалось бы, необычных бесхвостых планерах. Вспомните, только через полвека полетели космические корабли на Марс! А зарождались они здесь — в том

же подвале.

Здесь, рядом с двадцатишестилетними Королевым и Антоновым работали зрелые ученые Михаил Клавдиевич Тихонравов, Юрий Алексеевич Победоносцев и большая группа молодежи — многие из них стали впоследствии у руководства отечественной космонавтикой.

«Звездный подвал» на углу Садовой и Орликова переулка — щедрый, почти случайный подарок судьбы, выпавший истории овладения космическим пространством. Подвал соединил две группы заинтересованных друг в друге людей, связанных единым порывом в решении самых сложных, неизведанных задач аэронавтики будущего.

Антонов отдавал свою энергию и творческие усилия созданию планеров и мотопланеров, чтобы с годами перейти на сверхгигантские самолеты — крупнейшие в мире. Королев, начав с изготовления планеров, перешел на ракетные планеры, а затем и на космонавтику в чистом виде.

И когда летом 1989 года на Международном салоне в Ле-Бурже сенсационно появилась сверхграндиозная «Мечта» — крупнейший в мире самолет, созданный в КБ имени О. К. Антонова, — с космическим кораблем многоразового использования «Буран» на спине, вряд ли кто вспомнил, что именно здесь вновь через годы пересеклись творческие дороги, начавшиеся в «звездном подвале».

Чудо-самолет и чудо-корабль Вселенной оказались в одной упряжке как тогда, свыше полувека тому назад, когда на перекрестке Садовой и Орликова, в бывшем винном подвале, в совместной мастерской встретились одержимые полуфантастическими идеями энтузиасты завоевания пространства.

Молодые львы, обладавшие, казалось бы, неисчерпаемой энергией и смелостью, Антонов и Королев не искали, да и не могли в те годы искать ни славы, ни денег, ни привилегий.

Отдавая себя целиком любимому делу, голодные, неустроенные, измученные отсутствием времени, они оставались людьми честными, прямолинейными и целеустремленными на всю оставшуюся жизнь.

Когда Королева спросили: что вам особенно запомнилось с детских лет? Он ответил: Сергей Уточкин.

Было тогда Сереже Королеву семь лет. Сидя на плечах деда — а было это в Нежине, — он, потрясенный, видел, как знаменитый русский летчик начала века взмыл над ликующей толпой на легких полотняных крыльях под неистовый рев бензинового мотора.

— С этого и началось мое влечение к небу, — закончил рассказ будущий Главный конструктор в области космонавтики.

Со случайного рассказа о Луи Блерио началось увлечение Олега Антонова авиацией.

— Всю жизнь, вот уже 60 лет, я помню картинку с обложки журнала: Блерио летит через Ла-Манш на своей «Стрекозе», — сознался в день своего семидесятилетия Генеральный конструктор Антонов.

Период «звездного подвала» один из самых напряженных в жизни обоих конструкторов.

Королев завел мотоцикл и носился на нем сломя голову из МВТУ в подвал, из подвала на аэродром, на Ленинские горы и в поселок Трикотажная, где были испытательные полеты планеров. Оттуда на место опробования ракетных двигателей в Нахабино. И так целый день, как белка в колесе. Но Сергей не терял при этом главного — талантливой одержимости, основной цели: создать новый принцип движения в пространстве — реактивный.

«Я быстро убедился, — говорил о нем А Н. Туполев, неоднократно посещавший ГИРД, — что этот человек умеет смотреть в корень. Уже тогда у меня сложилось прекрасное впечатление о нем, как о личности и как о талантливом конструкторе. Я сказал бы, что он был человеком, беспредельно преданным своему делу, своим замыслам».

Не меньшими заботами был обуреваем в те годы и Олег Антонов. Он жил у своего отца, переехавшего в 1926 году из Саратова в Москву. Жили они за Земляным валом в Гороховском переулке.

Это недалеко от подвала, где было объединенное КБ. Олег ходил туда пешком по Садовому кольцу, возвращаясь, как правило, уже затемно или с летного поля, или с места, где собирался очередной планер.

Главная цель напряженной работы конструктора — создание массового планера для широчайших слоев молодежи страны. И он этой задачи добился — в течение восьми лет планерный завод выпускал до двух тысяч планеров в год — всего что-то около 15 тысяч за время существования завода. Цифра невероятная в сегодняшнем представлении.

Невероятна была и цена планера — что-то около тысячи рублей в старом исчислении — с пересчетом на расценки 1990 г. — от ста до двухсот рублей. Летающий планер — почти за бесценок..

Именно в это время укреплялся авторитет Олега Антонова. Не щедрая на комплименты начальству молодежь говорила: «Наш конструктор из тех людей, работая с которыми хочется быть

лучше, умнее, больше знать и хорошо летать!»

Но что интересно, несмотря на адскую загруженность, Олег успевал не только заниматься спортом, но даже успел и влюбиться.

Всю жизнь его спортивной страстью был теннис. Он играл почти как профессионал-теннисист. Ездить на Петровку, где находились столичные теннисные корты, приходилось до работы — рано утром. Обычно Олег играл по очереди с сестрой Ириной и двоюродным братом Шульгиным.

— Сегодня будем играть вчетвером, — сказала как-то Ирина. — Я пригласила подругу Лидочку Кочеткову. Знакомьтесь…

Милая, обаятельная девушка, уверенно державшая в руках ракетку, сразу понравилась Олегу.

Он смотрел на ее молодое, упругое тело, на стремительные броски за мячом и невольно любовался своей теннисной партнершей.

Олег нравился женщинам. Элегантный, всегда хорошо одетый, обходительный в обращении, Антонов выделялся среди своих сверстников подчеркнутой интеллигентностью.

Но когда он пригласил Лидочку в Тушино на полеты планеров и она увидела это захватывающее зрелище, сердце девушки было окончательно покорено.

— Он быстро влюбил меня в себя и в планеры, — призналась позже Лидия Сергеевна. — Я была потрясена и полетами и человеком…

Да, все произошло чрезвычайно быстро. Начали встречаться почти каждый день — мы были нужны друг другу, понимали и чувствовали это.

Познакомившись в начале лета, молодые выехали в свое свадебное путешествие в Коктебель в сентябре того же года.

Призрачно-сказочный Коктебель обрушился на молодоженов всем запасом своей фантастической красоты. Желто-оранжевыми волнами окрестных вершин, среди которых прятались редкие облака Зубчатыми скалами Карадага с профилем Пушкина, покоящимся на его загадочном хребте. Отвесные каменные столбы у голубовато-синей воды залива, опороченного белой полоской прибоя, создавали узор, окаймлявший белое кружево на черном галечном пляже.

Бесконечно много воды, воздуха и простора, удивительно гармонично размещенных в пространстве по волшебной воле ее Величества Природы.

И удивительно много новых людей, с которыми Олег не то что запанибрата, но давно и устойчиво знаком. Здесь переходили

они в разряд близких друзей и приятелей.

И все такие же сумасшедшие энтузиасты, как Олег. Все хотят в небо — ведь в годы те строитель планера и пилот чаще всего сливались в одно лицо: сам построил — сам полетел!

И не только молодые. Нет, зрелые, прошедшие гражданскую… Старики…

Олег знакомил жену с аэродинамиками и прочнистами Ветчинкиным, Чесаловым, с летчиками Громовым, Юмашевым, Арцеуловым, Анохиным, с конструкторами Дубровиным, Шереметьевым, Гурко, Люшиным.

Все это в стремительном круговороте сверхактивной деятельности. Ведь все прибыли в Коктебель в отпускное время. Всем некогда — каждому свое. Все спешат, торопятся…

Лишь изредка в этом снующем, вечно бегущем потоке людей возникал, как явление пророка народу, апостолический Максимилиан Волошин — поэт и художник. Он жил там, внизу, на самом берегу залива в собственном необыкновенном доме с башней, вздымавшейся над зелеными купами деревьев. Он был столь прекрасно чужероден в этом беспокойном обществе людей, стремящихся в небо, что я обращусь к воспоминаниям самого Антонова, так как вряд ли найду слова о Волошине лучше.

> «Он появился на гребне южного склона, как сияющее белое облачко, с длинным посохом в руке.
>
> Внимательно и неторопливо всматривался он в смуглые мальчишеские лица задорных строителей „летающих драконов“. Была какая-то особая ласковость в прикосновении его теплой ладони, в пожатии большой и сильной руки, руки многоопытного отца, с улыбкой наблюдающего забавы резвящихся детей своих.
>
> Ветер тихонько перебирал его седые кудри и складки свободной белой одежды. А глаза, светлые и глубокие, с доброжелательным интересом смотрели на людей и на просторы сияющего мира.
>
> Его жена, заботливо опекавшая каждый его шаг, светилась гордостью, представляя нам его, такого большого и человечного.
>
> Переполненные бьющей через край энергией, всегда спешащие, мы были поражены этим явлением из другого мира, мира полного спокойного созерцания».

Лида упивалась Коктебелем…

Поездка в Коктебель окончательно решила судьбу Лидии Сергеевны. Она оставила работу в Облдортрансе при Московском коммунальном хозяйстве и перешла работать чертежником

планерного завода под руководством опытного конструктора планеров Бориса Николаевича Шереметьева, назначенного начальником КБ.

— Нашего войска прибыло, — с улыбкой сказал Олег, узнав о ее решении.

Наконец строительство планерного завода закончилось. В пустынном районе Тушино возведен одинокий кирпичный параллелепипед. Места много, но удобств — никаких!

Воды нет, тепла нет. Электричество — низковольтная времянка. Жить тоже негде. Приходилось все начинать, как говорится, с нуля.

Но разве это остановит одержимую молодежь? Планеры по чертежам КБ выпускали на холоде, в редкие моменты подачи электричества.

Летом 1932 года для комфорта вокруг цеха посадили деревья, проложили дорожки. Завод постепенно приобретал обжитый вид.

В небольшой пристройке размещалось КБ, стояли чертежные доски. Печки-времянки с трудом отапливали «мозговой центр» завода.

Очень сложно было с жильем. Супруги Антоновы и супруги Шереметьевы жили в пятиэтажке в одной общей квартире. Каждая семья имела по комнате. Через некоторое время на две семьи удалось освободить еще одну, теперь уже общую, комнату — коллективный творческий кабинет для совместной работы по вечерам.

В общей комнате стояли три чертежных доски для каждого из конструкторов. Здесь, дома, во внерабочее время Олег Константинович, Борис Николаевич и Лидия Сергеевна создавали новые планеры.

Жена Шереметьева — Ирина Януарьевна не принимала участия в конструировании планеров, но неизменно посещала все планерные слеты. По профессии медицинская сестра, она участвовала в слетах в этом качестве.

Жили дружно, связанные общими интересами и стремлениями.

— Ну, что у вас сегодня на повестке дня? — спрашивал с улыбкой Борис Николаевич, отрываясь от своей доски и склоняясь над расчерченным листом Лидии Сергеевны.

— Работаю над малышом, — застенчиво отвечала молодой конструктор. Лидия Сергеевна с успехом испытывала себя в новом для нее деле — конструировании миниатюрного планера — самого крохотного из тех, что строились в стране.

— А может быть, этот узел решить несколько иначе… Может быть, вот так… — И карандаш Шереметьева уверенно бежит по

ватману.

— Давайте спросим Олега, — робко предлагает Лидия Сергеевна. — Ему видней…

Отрываясь от своей доски, Олег Константинович подходит к спорящим. Он «верховный судия» — за ним решающее слово.

И так почти каждый вечер в чертежном зале коммунальной квартиры. Антоновы — Шереметьевы.

Каждый год Осоавиахим объявлял открытый конкурс под девизом на конструкцию нового планера. На конкурс представлялись минимальные расчеты, основные чертежи и схемы. На производство чертежей, калек, синек каждому конструктору, участвовавшему в конкурсе, выделялась довольно значительная сумма — 2 тысячи рублей в старом исчислении.

Все материалы проекта поступали в авторитетный техком, который придирчиво изучал конкурсные предложения. Лучшие проекты передавались заводу для производства опытного экземпляра, а при необходимости и первой небольшой серии.

Олег Константинович, уже как руководитель завода, не подавал свои проекты на конкурс. Но одновременно он не участвовал и в техкоме, передавая свои идеи на суд аэродинамиков, прочнистов и других специалистов.

К конкурсам привлекались не только профессионалы, но и конструкторы-любители.

Так впервые выступила на X слете молодежь: Кочеткова, Емельянов. Абрамов, Ландышев, Борин.

В свободное от работы время Лидия Сергеевна спроектировала самый маленький планер в Союзе — «8 Марта». Он был высоко оценен техкомом.

Заводской столяр третьего разряда Виктор Емельянов обратил на себя внимание Антонова — обрабатывая детали, он давал порой дельные советы конструкторам.

Талантливый парень, он многое может сделать, думал Олег Константинович и дал возможность столяру самостоятельно конструировать свой планер.

И что же? Виктор через год спроектировал и построил двухместный планер «Стахановец». Впервые он был выполнен целиком на клею. Это была почти сенсация.

Выдержит ли необычный клееный летательный аппарат перегрузки? На этот вопрос может дать ответ только практическая проверка планера в полете.

Тогда в планер садятся сам руководитель завода Антонов и пилот Ильченко. Они бесстрашно поднимаются в воздух и делают целый каскад фигур в воздухе — планер скрипит, но не сдается — эксперимент удался. Клей крепко держит деревянные детали

конструкции.

И нет ничего удивительного в том, что в каждом коктебельском слете неизменно принимало участие свыше десятка совершенно новых конструкций планеров, наряду с теми, что были испытаны и ранее приняты к производству.

Жизнь семьи Антоновых в эти годы была аскетически проста и крайне напряженна.

Олег Константинович и Лидия Сергеевна жили рядом с заводом. Все свободное время уходило на разработку новых и новых проектов. Делалось это и на работе, и дома. Редко бывали в театре, в опере. Гораздо чаще в музеях: «Всегда — в музей, лишь бы была хоть капля свободного времени».

Больше всего посещали музеи западной живописи; французские импрессионисты — любимые художники Антонова.

Лишь в редкие выходные дни Олег сам брался за кисть. Но делал это вдохновенно, начав систематически писать картины где-то году в 1932-м. Участвовал даже в нескольких выставках самодеятельных художников.

Любимая тематика картин Антонова — натюрморты и пейзажи, и, конечно, планеры. Именно в эти годы была написана художником-конструктором известная картина «Планер». Картину с таким ракурсом мог создать только художник, видевший землю с птичьего полета.

Лидия Сергеевна подарила мужу сына. Назвали его романтически, как было принято в то время, — Ролланом. Семейная жизнь медленно входила в свои обыденные рамки.

А в это же время, где-то совсем рядом, также стремительно складывалась жизнь другой молодой семьи — Королевых.

Руководя «звездным подвалом», Сергей одновременно с решением реактивных проблем строил планеры. Его «Коктебель», построенный совместно с С. Люшиным, был высочайше оценен на слете, завоевав приз за продолжительность полета — 4 часа 19 минут в воздухе.

На его планере «Красная звезда» впервые было сделано три мертвых петли подряд. Но все ж таки главная цель у него была одна — построить планер с реактивным двигателем. Он уверенно идет к этой цели.

Он тоже недавно женился. Женой ею стала подруга детства Ксения Максимильяновна Винцентини. Она закончила мединститут в Донбассе, где в свое время познакомилась с Сергеем. Теперь она приехала в Москву на совещание и почти случайно встретила Сергея. Чувство возникло внезапно. Когда шли в загс, у Ксении уже были билеты на обратный поезд. У родителей Сергея молодоженов встречали летчики Михаил

Громов и Дмитрий Кошиц.

Поздравив молодую чету, они побежали за извозчиком — Ксении нужно было ехать на вокзал. Лишь через три месяца вернулась она в Москву. Такова жизнь…

Сопоставляя все это, удивляешься, как похожи судьбы гигантов в далекие годы их становления.

Впереди было главное. И, несмотря на все страдания, которые пришлось пережить им позже, это главное было достигнуто — благодаря беспредельной преданности юношеской идее, огромному запасу творческих сил и вере в правоту дела, которому они себя посвятили.

НАДО ТЯНУТЬ РЕЗИНУ

Логичен вопрос: почему новая вспышка в развитии отечественной авиации начиналась с увлечения планеризмом? Ведь в 20-е годы уже строили свои самолеты известные конструкторы Туполев, Поликарпов, Калинин и другие. Но планеризм отрыл дорогу молодым.

Именно сюда, в безмоторную авиацию, сразу же после революции устремился поток талантливых новаторов, людей, беспредельно преданных небу, полету, поискам новых нетрадиционных решений, связанных с покорением воздушного океана. Из этих, как правило, молодых талантливых энтузиастов формировались впоследствии целые направления отечественной, а во многом и мировой, сначала винтомоторной, затем реактивной авиации, а еще позже космонавтики.

В чем дело? Почему именно такова была лестница восхождения?

Думается, на то имелись серьезные основания. Жажда летать, которой были обуреваемы в начале века тысячи и тысячи энтузиастов разных возрастов, практически могла найти свое воплощение в те годы только на уровне планеризма.

Самолеты отсутствовали — зарубежные, те, что остались со времен мировой и гражданской войн, были в состоянии предельного износа Да и было их мало.

— Я строил планеры, чтобы летать, — неоднократно повторяли и Антонов, и Королев, и Ильюшин, и Арцеулов. Построить же планер самому было по силам достаточно грамотному умельцу. И они строили…

Именно планер, а не самолет, потому что моторов для летательных аппаратов в стране практически не было — промышленность их не выпускала, покупать же за рубежом было не на что.

Вместо мотора планер запускался с помощью резинового амортизатора, как коварный камешек из мальчишеской рогатки. Соратникам летчика приходилось, как говорится, «тянуть резину» — точнее, вручную растягивать два жгута упругого резинового каната, прикрепленного к планеру. Человек десять, как говорится, тянули резину, ухватившись за канат и отступая от планера. А сам планер как бы сидел на якоре. При значительной растяжке амортизатора достаточно было планеру лишь отцепиться от якоря, как увлекаемый усилием резины он «выстреливался», устремлялся вперед и взлетал под воздействием набегавшего воздуха.

Таким образом относительно несложное, самодельное изготовление планеров сосредоточило вокруг себя талантливых изобретателей, которые, пройдя серьезную школу планеризма, поднявшись на первую ступень, перешли со временем на создание самолетов, ракет, а затем и космических кораблей. Перешли не все, разумеется, а только лучшие. Они-то и обеспечили авиарекорды страны.

Как мы увидим ниже, это был не простой — болезненный, порой даже трагический процесс, он происходил неотвратимо, так или иначе выдвигая наше государство на уровень ведущих в области авиации.

Призыв «Комсомольцы — на самолет!» осуществлялся в те годы в основном через планеризм.

Выпуск до двух тысяч планеров в год на заводе Осоавиахима представляется нам сегодня невероятным. Но ведь это было…

Война показала, что сотни тысяч планеристов-летчиков, подготовленных за эти годы, стали ценнейшим резервом пополнения Воздушного Флота.

А ведь все начиналось с планера, да еще самодельного, что было в большинстве случаев. В своей книге «Десять раз сначала» прекрасно говорит об этом сам Олег Антонов.

«…В итоге получилось удивительное и в то же время такое простое целое — планер. Такое простое, что и на Суздальской Руси, и в Древней Элладе, и в еще более древней Индии нашлись бы и мастера, и подходящие материалы, чтобы построить планер, способный пролетать сотни километров и часами парить в вышине.

Не хватало для этого „немного“ — знания, как это сделать. Два-три тысячелетия понадобилось человеку, чтобы дойти до этого несложного на первый взгляд, взаимного расположения частей дерева, полотна и немногих кусков металла, которое мы называем теперь коротеньким словом — „планер“».

Обращаясь к нашей стране, Антонов дает четкое определение значимости планеризма в общем процессе становления советской авиации.

«Развитие планеризма в первые годы носило взрывной характер. Новые планеры строились и появлялись там, где, казалось, нет никаких авиационных специалистов, никаких условий для создания даже простейшей конструкции.

Норм прочности планеров еще не было, они только создавались. Обоснованных рекомендаций, руководств, учебников не было.

Все было в созидании, в движении. Сборы планеристов не были только спортивными событиями. Они были своеобразной

практической лабораторией рождающейся советской авиации. Планер был удобным и недорогим летающим стендом для проверки новых идей, новых конструкций.

Неудивительно, что слеты привлекали конструкторов, летчиков, ученых, организаторов промышленности, много поработавших впоследствии над становлением и развитием советской авиации».

Будучи начальником техчасти нескольких слетов, Олег Константинович прекрасно понимал сущность этого чрезвычайно важного процесса, в котором порой решающую роль играл технический комитет.

Конструкторы планеров — они же чаще всего одновременно и летчики, прибывали на слет в Коктебель с горячим желанием немедленно начинать полеты.

Однако их конструкции самых разнообразных форм, часто без достаточных расчетов, построенные порой людьми весьма далекими от авиации, представляли в некоторых случаях прямую опасность для жизни летчиков.

Аппараты могли разбиться, рассыпаться в полете. Техком, в составе которого были крупные авиационные специалисты, ставил перед собой ответственную задачу — допустить или не допустить новый планер к полетам.

Во главе техкома на протяжении многих лет неизменно стоял замечательный конструктор Сергей Владимирович Ильюшин. Олег Константинович Антонов был на нескольких слетах членом техкома и его секретарем.

Работа техкома была чрезвычайно сложна. Техком можно с полной ответственностью назвать своеобразным конструкторским бюро каждого слета. Давая «путевку в жизнь» конструкции, техком как бы брал на себя последующую ответственность за безопасность планерного полета.

«Благодаря спокойному, твердому, высококвалифицированному руководству председателя техкома и его ближайших помощников проделывалась в короткий срок огромная, кропотливая работа, — рассказывает секретарь техкома Антонов. — Собирались чертежи всех прибывших планеров. Если их не оказывалось, они составлялись на месте.

Проверялись расчеты прочности конструкции. Иногда производились импровизированные прочностные испытания. Оценивались ожидаемая устойчивость и управляемость, способность планера летать, давались рекомендации по доработке слабых мест конструкции».

Испытания проводились здесь же, на склоне горы. На планере раскладывались мешки с песком — если он выдерживал

определенную нагрузку, значит, он может быть допущен к полету.

В одной из своих новелл Олег Константинович вспоминает, как однажды поздно ночью к планерной стоянке подъехал на машине Сергей Владимирович Ильюшин. Видимо, его мучили сомнения в конструкции планера «Город Ленина», допуск которого к полету должен был состояться утром.

Сергей Владимирович долго одиноко ходил вокруг планера, разглядывая при лунном свете необычную конструкцию. Потом он всей своей тяжестью навалился на киль планера — вертикальный стабилизатор хвостового оперения.

Оперение скрипело, но выдержало натиск корпуса солидного председателя. Удовлетворенный, он сел в машину и также одиноко уехал досыпать в поселок.

Утром разрешение на испытательный полет было дано.

Сохранились веселые стихи, адресованные техкому и написанные неизвестным автором — участником слета.

Возле старта и в полете
Вездесущ техком на слете.
Наяву и если спишь,
Знаешь, ты не полетишь,
И сидишь, скучая, дома,
Если визы нет техкома.
От техкома не укрыться —
За тобою следом мчится.
Глаз в бинокле широко
Раскрывает сам Гурко,
У техкома воз работа:
Как хирург, он все расчеты
Проверяет чертежом
И решает что почем.
А на фоне гор и фруктов,
Трепеща, сидит конструктор!
Но техкому тоже горе…
Вот уж планеры все в сборе:
Восемь «змей», двенадцать «рыб»,
Девять «ласточек» и… «гриб»!
Кто здесь ласточка, кто чайка?
Попытайся — угадай-ка!

1935 г.

Самые различные испытания проводились во время слетов под руководством техкома.

На «Красной звезде» Сергея Королева опытный летчик

Степанченок впервые сделал на планере петлю Нестерова. И не одну, а целую серию петель…

Адольф Карлович Иост, умелый планерист, решил на антоновском «Городе Ленина» установить рекорд дальности.

В ветреную погоду он решил, обогнув со стороны моря Карадаг, пройти дальше вдоль берега, насколько это представится возможным. Такой маршрут до И ос та никто не выбирал, поэтому его полет вызвал всеобщее внимание.

Вот планер легко оторвался от склона. Тонкие длинные крылья вынесли его навстречу морскому простору. Еще раз мелькнула тонкая черточка крыльев и скрылась за грозными скалами вулканического хребта.

Дотянет ли планер до противоположного конца Карадага? Хватит ли ему запаса высоты? Не прижмет ли его воздушный поток к скалам? Ведь там не найдешь и крошечной площадки для того, чтобы сесть.

Эти мысли волновали не только конструктора планера Антонова, но и всех участников слета, пристально следивших за опытным полетом.

Вспомнились полусерьезные, полушутливые слова Антонова:

«„…Нужно летать в двух случаях: во-первых, когда метеорологи предсказывают наличие восходящих потоков. И, во-вторых, во всех остальных случаях“. Несмотря на свою юмористическую форму, высказывание это не так уж нелепо, как это может показаться с первого взгляда.

Итак, смелее в неизвестное! Там, за поворотом, еще много сюрпризов, много новых возможностей! Руководство слета предоставляет нам огромные ресурсы для использования всех видов парения как известных, так и подлежащих освоению.

Нам необходимо активно и яростно драться за использование малейших возможностей для повышения наших достижений и расширения нашего опыта».

Эти слова объясняют, почему участники слета шли порой на весьма рискованные эксперименты, подобные полету Иоста на планере «Город Ленина».

…А в это время у каменной груди Карадага разворачивалось действие, полное драматизма. Внизу бушевали свинцовые волны залива. Впереди вздымались отвесные скалы, не оставлявшие никаких надежд на выбор посадочной площадки.

А планер в поисках восходящих потоков воздуха постепенно терял высоту.

Выбора у летчика не оставалось — Иосту надо было садиться на воду. Резко повернув планер, чтобы не наскочить на скалы Чертова ущелья, летчик зацепил крылом за волну и мгновенно

оказался в бушующей воде. Он успел лишь сбросить кожаную куртку и сапоги, тянувшие его ко дну.

Через несколько часов усталого, голодного и продрогшего летчика, примостившегося на мокрой скале, подобрал катер научной экспедиции, работавшей на биостанции Южного берега Крыма.

Еще более рискованный эксперимент было решено провести на планере «Рот-Фронт» конструкции Олега Антонова.

В авиационных кругах того времени шли споры по одному очень важному вопросу: при какой скорости летательный аппарат, будь то планер или самолет, входит в колебания — так называемый флаттер, — достигающие разрушающей силы.

Некоторые, в частности, профессор Владимир Петрович Ветчинкин, считали, что летательный аппарат рассыплется при скорости 220 километров в час.

Большинство же было уверено, что разрушение наступит только при скорости свыше 300 км/час.

Техком принял решение — проверить этот важнейший показатель на практике. То есть предстояло испытать планер в воздухе до полного его разрушения.

— Олег Константинович, не давайте ломать свой планер, — упрашивал его шеф-пилот «Рот-Фронта» Виктор Расторгуев. Последний мечтал установить на этом планере рекорд высоты.

— Ничего не поделаешь, надо! — решительно отвечал Антонов. — Кто-то должен страдать во имя общих интересов.

Также решительно был выбран и пилот для проведения эксперимента. Им стал, вне сомнений и конкуренции, Сергей Анохин — человек исключительного самообладания, точной реакции в минуту опасности.

Мне выпало счастье лично встречать, уже после войны, этого выдающегося летчика, прошедшего огромную школу жизни. Герой Советского Союза, стройный, худощавый, с плотной колодкой орденских планок, он поражал каждого своей удивительной собранностью и внешней простотой своего сложного характера.

Видимо, уже в предвоенные годы Сергей Николаевич был таким же собранным, талантливым летчиком. А ведь задача перед ним стояла исключительно сложная: испытать машину до полного разрушения ее в воздухе, спасая собственную жизнь в последний момент на парашюте. «Игра со смертью» — так назвали впоследствии это опасное испытание.

Нет, игры не было! Каждый четко знал свое дело. И когда после томительного ожидания самолет, поднимавший планер, застрекотал и выбрал слабину троса между планером, все

облегченно вдохнули:

— Наконец-то…

Сцепка самолет — планер поднялась в воздух. Планер отцепился от буксировочного троса на высоте три тысячи метров. Отсюда открывался сказочный вид на коктебельскую бухту, на каменную громаду Карадага, на голубовато-коричневый простор выжженной солнцем крымской земли.

Но Анохину не до красот — перед ним конкретная задача — разбить планер в воздухе.

И вот планер пикирует. Стремительно нарастает его скорость. 120, 150, 200 километров в час. Планер начинает вибрировать. Срывается крышка кабины. Поток встречного воздуха ударяет летчика в лицо, пытаясь сорвать с него шлем и очки.

Свист падающего планера переходит в рев. Глаза Анохина прикованы к указателю скорости — 225 км в час.

— Еще держимся… — успевает зафиксировать летчик. Но в это мгновение раздается предательский треск, и планер, словно после взрыва, мгновенно рассыпается в воздухе.

Хаотическая мешанина исковерканных частей планера продолжает кружить в воздухе серо-серебристым облачком.

— А человек?

Его не видно… Нет, опережая растерзанную мешанину обломков, вперед вырывается черная точка — это человеческая фигура, сжавшаяся в комок.

— Неужели конец? Неужели, потеряв сознание, летчик не успеет раскрыть спасительный парашют?

Проносятся трагические секунды — человек продолжает падать, оставляя за собою обломки — все, что осталось от антоновского планера. Но вот упругий щелчок, и над фигуркой человека вспыхивает белый-белый раздувшийся купол парашюта.

— Спасен… Молодец! Вот это класс… — срывается с губ многочисленных зрителей.

Каких только хвалебных терминов не заслужил Сергей Анохин в эти минуты.

Первым подкатил к герою на автомашине Олег Константинович. Он обнял Анохина, почти стыдливо стоявшего возле обломков планера.

— Ну, как, невредим?

— Порядок, — ответил Анохин, прикрывая ладонью свежий фингал под глазом.

— Молодчина, — громко констатировал появившийся рядом профессор Ветчинкин. — Ну как, успели зафиксировать скорость, при которой вы изволили вывалиться?

— Еще бы не успеть. Двести двадцать пять, Владимир

Петрович!

Ветчинкин иронически посмотрел на окружающих.

— А вы утверждали триста, господа! Спасибо, Сергей Николаевич! Вы даже не представляете себе, как это важно, особенно для нас, теоретиков!

Здесь же на слете испытывал свой планер СК-9 Сергей Павлович Королев. Ведь на этот планер он установил впоследствии первый реактивный двигатель.

«Мне досталось видеть на станции Планерная под Москвой, — рассказывал Олег Константинович, — его опыты полетов на планере, снабженном небольшим жидкостным реактивным двигателем, который он и его друзья мастерили сами в своем ГИРДе».

Планер с ракетным двигателем послужил прообразом создания первого советского ракетоплана РП-318, положившего, в свою очередь, начало становления ракетной и космической техники.

Такова живительная цепочка, протянувшаяся от коктебельских слетов планеристов не куда-нибудь — в космос!

Эксперименты планеристов, непрерывные конструкторские опыты, проводимые Антоновым и другими создателями планеров, постоянно приносили пользу общему фронту развития авиации, зачастую даже в каких-то боковых ее ответвлениях.

Так, опыты, проводившиеся в те годы инженером Владимиром Ивановичем Немцовым по радиосвязи на ультракоротких волнах между планером и землей, стали основой для развития всего направления этой техники связи.

Значительно позже Владимир Немцов, ставший к тому времени известным писателем-фантастом, вспоминает:

«Мог ли я тогда, на планерных слетах, слушая на примитивных радиостанциях, работающих на ультракоротких волнах, голос с планера, предполагать, что именно на этих волнах услышу я голос из космоса! Но все эти робкие изыскательские работы казались мне лишь частным случаем применения ультракоротких волн…

Конечно, я не знал, как распространяются эти волны, и даже фантазировал, будто бы Аэлита передавала слова любви именно на ультракоротких волнах. Но то была фантастика. Через тридцать лет она стала реальностью».

Поразительно и то, что Олег Константинович был живой частицей этого огромного процесса рождения нового, происходившего в Коктебеле на горе Клементьева. Дело в том, что Антонову было небезразлично все, что в те годы осуществлялось вокруг, к чему так или иначе прикасалась его

рука. Это не универсализм — это живая заинтересованность во всем новом, необычном, нестандартном. Это личное участие в великом действе жизни. Высокое человеческое начало руководило им.

«Мне думается, — писал Немцов, — что в те давние годы на горе Клементьева, с которой взлетали планеры с маркой ОКА, Олег Константинович любил и запах масляной краски на палитре, и запах эмалита — нитрокраски, которой покрывалась перкалевая обшивка планеров. Думается также, что ему вспоминаются запахи степных трав, принесенные северным ветром, и волнующий запах моря на южном склоне горы, откуда чаще всего стартовали планеры».

Здесь, в Коктебеле, переплетались в те годы интересы людей самых разных профессий и судеб. Участвовали в работе слетов известные художники-карикатуристы Кукрыниксы. Здесь в период слетов выходила газета планеристов.

Коктебельские слеты подготовили становление советскими планеристами многих мировых рекордов. Среди них есть и феноменальные.

Так, Оля Клепикова, застенчивая планеристка, вылетев из Москвы на антоновском планере «Рот-Фронт-7» 6 июля 1939 года, сама того не подозревая, установила мировой рекорд, который продержался 32 года.

Поднявшись на буксире за самолетом с Тушинского аэродрома на высоту около тысячи метров, Ольга решительно пошла на Коломну. Едва дотянув до нее, она попала наконец в мощные восходящие потоки. Они донесли летчицу до Рязани. Здесь подхватили «термики» и понесли дальше.

Давно кончилась взятая в полет карта. Под крылом скользили незнакомые земли. Но она продолжала лететь, пока хватало высоты.

Планер сел на лугу совхозной усадьбы в разгар совхозного совещания, которое перешло в торжественный митинг по поводу прилета московской гостьи.

Вот как рассказывает Олег Константинович об этом дне:

«Проходил час за часом, а известий от Оли не было. Ильченко, выпускавший ее в полет, сдержанно волновался.

— Что вы беспокоитесь? — посмеивался начальник аэроклуба. — Ищите за Москвой-рекой, тут она и сидит где-нибудь.

Наступил вечер. Известий по-прежнему не было никаких. На другой день ясным теплым утром я шел мимо неуклюжего здания Центрального аэроклуба Навстречу Ильченко:

— Есть телеграмма! Хорошо пролетела, километров

четыреста, а то и больше!

— А где села?

— Совхоз „Отрадное“ близ хутора Михайловского, за Доном, в районе Волги.

— Как за Доном, в районе Волги? Так это все семьсот будет, а не четыреста! А вы смотрели на карте?

Ильченко бегом мчится обратно. Через минуту я слышу дробный стук сапог по мраморной лестнице. Стеклянные двери вестибюля распахиваются, чуть не срываясь с петли…

— Ай да молодец Оля! Ай да она! Больше семисот километров прошла! Вот это здорово!

Точные расчеты, сделанные для утверждения рекорда, показали, что Ольга Клепикова прошла за 8 часов 25 минут 749,203 км, побив на этот раз рекорд немецкой планеристки на целых 400 км, то есть более, чем вдвое».

Перед войной Олег Константинович был той живительной силой и тем творческим началом, которое заряжало энергией и энтузиазмом души участников планерных слетов.

Один из них, летчик-испытатель Игорь Шелест, испытавший в те годы своеобразный планер-торпеду, так отмечает место Антонова в процессе формирования отечественной авиации.

«В тридцатые годы мне приходилось „кипеть“ и „вариться“ в одном котле с Антоновым. На планерных слетах в Коктебеле вступали в строй его новые планеры. И руки планеристов тянулись к ним, чтобы в тишине неба крикнуть навстречу ветру: „Ну и планер, черт возьми! Молодец, Олег, угадал и на этот раз!“

Мы обращались к Антонову за советом, как к другу и много знающему человеку. Нередко своей вежливостью, корректностью и вниманием Олег Константинович сдерживал грубоватых парней от чрезмерного озорства. Молодость признает авторитеты неохотно. Для Антонова было сделано исключение».

КРЫЛАТАЯ ШАРАГА

Сегодня почти невозможно представить, что полвека тому назад такое могло происходить в стране, породившей авиаконструкторов мирового значения. Люди, давшие новые направления всему развитию мировой авиации, космонавтики, вынуждены были пройти весь чудовищный лабиринт страданий, унижений, трагедий и драм, ныне известный под коротким и пронзительным названием «1937 год».

Это год самых жестоких репрессий, которые когда-либо знала наша страна. Репрессии носили массовый характер, затронув все слои советского общества.

Иосиф Сталин повсюду видел профессиональных вредителей, шпионов, диверсантов, террористов. Выступая 5 марта 1937 года на Пленуме ЦК ВКП(б), он конкретизировал свое отношение к своим мифическим противникам: «Понятно, что этих господ придется громить и корчевать беспощадно, как врагов рабочего класса, как изменников нашей родины. Это ясно и не требует дальнейших разъяснений».

И разъяснений не последовало. Аппарат ОГПУ, а затем НКВД, полностью выйдя из-под контроля партии и государства, на протяжении многих лет, вплоть до смерти вождя, действовал в соответствии с вышеприведенным указанием.

Практически без гласности, без суда, без последующих разъяснений сотни тысяч наиболее активных и передовых людей были уничтожены, миллионы сосланы в лагеря для заключенных, где многие из них также погибли. И все это по фальсифицированным обвинениям, по ложным доносам, а то и вовсе безо всякого повода и оснований — для выполнения черной разверстки репрессий, спускаемой на места на всех уровнях общества.

Поразительно, что этот чудовищный процесс стремительно захватил весь авиационный актив страны. Однако, как мы увидим ниже, в этой области репрессирование происходило более чем своеобразно: из осужденных конструкторов, летчиков, ученых создавались тюремные конструкторские бюро, где за решеткой оклеветанные гиганты авиастроения создавали самолеты, поражавшие своим высоким качеством весь мир.

И все это «без дальнейших разъяснений», инкогнито, под маской секретности и под маркой НКВД, с последующим непосредственным докладом Сталину.

Драматический процесс этот начался гораздо ранее 1937 года. 1 сентября 1928 года был арестован выдающийся

конструктор Дмитрий Павлович Григорович. Еще в 1914 году он построил один из первых в мире гидросамолетов — летающую лодку, показавшую прекрасные летные качества.

Вслед за ним подвергся аресту широко известный авиаконструктор Николай Николаевич Поликарпов, автор замечательного самолета-разведчика Р-5 и прославленного ПО-2 — учебного самолета, известного в годы войны как У-2.

Р-5 завоевал первое место на международном конкурсе в Тегеране. На машине этого типа были вывезены с потерпевшего бедствия «Челюскина» спасаемые пассажиры.

Оба конструктора были арестованы в связи с так называемым процессом Промпартии, как установлено в наше время, целиком фальсифицированным. Конструкторов поместили в Бутырку, где и было создано первое в стране тюремное конструкторское бюро ЦКБ-39 ОГПУ. Здесь были собраны в качестве арестантов мощные конструкторские силы, перед которыми поставили четкую задачу.

Приехавший в Бутырскую тюрьму заместитель начальника ВВС Яков Алкснис обратился к конструкторам-арестантам со следующей речью:

«Вы знаете, товарищи, что международная обстановка сейчас очень сложная: капиталисты очень хотят прибрать нашу страну к рукам. Они уверены, что вооруженность нашей армии недостаточна, и особенно слабыми они считают наши Военно-Воздушные Силы. Очень прошу вас отдать свой разум и силы на создание в кратчайший срок истребителя, который по своим характеристикам превосходил бы истребителей наших вероятных врагов. Главным конструктором у вас будет Дмитрий Павлович Григорович, его первый помощник — Николай Николаевич Поликарпов».

Изголодавшиеся по любимому труду заключенные-конструкторы с энтузиазмом приступили к работе.

Так, в тюремных условиях, был создан истребитель ВТ-12. Инициалы означали — «Внутренняя тюрьма». Он же И-5, самолет, который в то время можно было назвать шедевром авиационной конструкторской мысли. Самолет был запущен в серию и просуществовал на вооружении восемь лет.

Удавшийся опыт тюремного проектирования вдохновил тюремщиков. ГПУ, репрессировавшее множество инженерно-технических работников старшего поколения, решило взять на себя опытное строительство самолетов. Мол, при таком положении «вредительства» не может быть.

Замечательный истребитель И-5 показывали самому Сталину. Было это на Ходынском поле. Объяснения по самолету давал Николай Николаевич Поликарпов, по вооружению второй

арестант — прославленный оружейник Александр Васильевич Надашкевич.

— А вас здесь не угнетают? — спросил Сталин оружейника.

«Десять лет эта фраза не дает мне покоя, — вспоминает Надашкевич. — Лицемерил он или был актером? Видимо, было и то, и другое…»

Создание замечательного самолета заставило тюремщиков освободить ряд конструкторов, принимавших участие в конструировании истребителя.

В газете «Правда» сообщалось: «Амнистировать нижеследующих конструкторов — бывших вредителей, приговоренных коллегией ОГПУ к различным мерам… с одновременным их награждением:

а) главного конструктора по опытному самолетостроению Григоровича Дмитрия Павловича, раскаявшегося в своих прежних поступках и годичной работой доказавшего на деле свое раскаяние, — грамотой ЦИК Союза ССР и денежной наградой в 10 000 рублей».

За «раскаявшимся» главным конструктором перечислялись остальные амнистированные конструкторы самолета…

Такая принудительная система создания боевых самолетов, видимо, понравилась высоким руководителям.

21 октября 1937 года в своем кабинете был арестован уже широко известный в то время Генеральный конструктор Андрей Николаевич Туполев. Его обвинили в том, что он якобы являлся руководителем созданной им «русско-французской партии», ставившей своей задачей вредительство в авиапромышленности. Более того, Туполева объявили французским шпионом, завербованным еще в 1924 году. А в 1935 году, будучи в Париже, он якобы передал сведения о наших истребителях и легких бомбардировщиках самому Денену — министру авиации Франции. Кроме того, он якобы продал Мессершмитту чертежи своего истребителя.

Большей глупости и несуразицы нельзя было придумать. Однако за это заведомо ложное и бессмысленное по существу обвинение А. Н. Туполев был осужден на 15 лет, с пятилетним поражением в правах и конфискацией всего имущества.

Арестована была и жена авиаконструктора, от которой требовали показаний против мужа. Около двадцати крупных авиационных специалистов, проходивших по «делу Туполева», были осуждены на 10 лет заключения каждый.

Туполеву было предложено возглавить организуемое в тюрьме центральное конструкторское бюро — ЦКБ-29 — по созданию новых самолетов.

Туполеву ничего не оставалось, как согласиться возглавить «шарагу» — так называли конструкторское бюро на тюремном жаргоне. Однако он поставил два условия: он должен был получить личное письмо от жены, как доказательство того, что она на свободе и здорова. Он настаивал также на том, чтобы под крышу тюремного конструкторского бюро были бы собраны со всех лагерей и тюрем все репрессированные авиаспециалисты.

Следователь заставил Юлию Николаевну — жену конструктора, находившуюся в это время в тюрьме, написать письмо о том, что она «на свободе, жива-здорова». Туполев был обманут. Что же касается будущих кадров КБ, Андрею Николаевичу предложили составить список известных ему репрессированных конструкторов.

— Откровенно говоря, я был крайне озадачен, — вспоминает Туполев. — Всех арестованных до меня я знал. А после? Не выйдет ли так, что по моему списку посадят еще бог знает сколько народу? Поразмыслив, я решил переписать всех, кого знаю, а знал-то я всех. Не может же быть, что пересажали всю авиапромышленность? Такая позиция показалась мне разумной, и я написал список человек на 200. И что же оказалось, что за редким исключением все они уже за решеткой. Да, размах репрессий был грандиозный!

Будем спасать людей, решил Туполев, даже не зная о том, что к этому времени свыше 300 специалистов авиации были уже репрессированы.

Одним из первых был доставлен в КБ с Колымы, с золотоносного прииска Мальдяк, Сергей Павлович Королев. Он был арестован за несколько лет до этого за то, что «не понял, что нашей стране ваша пиротехника и фейерверки не только не нужны, но даже и опасны», — как говорил его следователь: «Занимались бы делом и строили бы самолеты. Ракеты-то, наверное, для покушения на вождя?»

Обвинили Королева и в том, что он собирается сбежать за границу.

Вернулся он, как вспоминают товарищи, измученный, обтрепанный, чуть живой от дистрофии. Он, в будущем гениальный создатель советской космонавтики, в те дни мрачно глядел вперед. «Хлопнут без некролога, — неоднократно повторял он. — Глаза у Фемиды завязаны, возьмет и ошибется — сегодня решаешь дифференциальные уравнения, завтра — Колыма!»

Оказался в КБ знаменитый и тоже репрессированный авиаконструктор Владимир Михайлович Петляков.

Тот самый Петляков, который за два года до выпуска

американцами своей нашумевшей «летающей крепости» создал нашу «летающую крепость» — ПЕ-8.

Его освободили только тогда, когда он создал на базе своего высотного истребителя знаменитый пикирующий бомбардировщик ПЕ-2. В начале 42-го года он трагически погиб, сгорев в разбившемся самолете.

Оказался рядом со своими старыми друзьями по профессии и Владимир Михайлович Мясищев. Он проектировал в КБ дальний высотный бомбардировщик, попав в тюремное КБ тоже по какому-то невероятному навету.

Находился в тюрьме в это же время замечательный авиационный конструктор Роберт Людвигович Бартини. Итальянец по происхождению, он был приемным сыном крупного итальянского аристократа Людвига де Бартини.

В раннем детстве богатому аристократу кто-то подбросил неизвестного ребенка. Не имевший своих детей аристократ усыновил мальчишку и дал ему имя Роберт. Он получил блестящее образование, воспитывался в лучших колледжах Италии.

Когда разразилась первая мировая война, Роберт Бартини был на русском фронте и попал в плен. Несколько лет он прожил в плену в России, а затем вновь возвратился на родину.

Увлекшись марксизмом, он вступил в Итальянскую коммунистическую партию. С приходом к власти Муссолини Роберт Бартини вынужден был уехать из Италии. Он поселился в Советском Союзе.

Прекрасно образованный, с необычайно смелой фантазией, Бартини по уши погрузился в авиацию — это был смелый, талантливый конструктор, идеи которого чаще всего были весьма оригинальными и новаторскими по существу.

Поразительно, как ему, плохо говорившему по-русски, удалось довольно быстро выйти на руководящий уровень — он был назначен главным конструктором. Но тут его быстро «разоблачили», обвинив в передаче итальянской разведке государственных тайн.

За это ему дали десять лет тюрьмы и направили в тюремное КБ. Созданный им на заводе бомбардировщик нарекли именем его заместителя Ермолаева — ЕР-2.

Бартини очень тяжело переживал свое заключение. Он не мог понять, как его, итальянского коммуниста, можно обвинить в продажности Муссолини — его политическому врагу.

Бедняга прошел весь драматический путь заключенного и подследственного с широко практиковавшимися в то время пытками, издевательствами, унижением.

Плохо зная русский язык, он при допросах переходил на итальянский, которого не знали его палачи. Это якобы усугубляло его вину. Встреча с известными конструкторами в «шараге» Туполева было для Бартини почти спасением.

Можно было бы значительно продолжить знакомство с сотрудниками авиационной «шараги» — ЦКБ-29. Здесь томилось пять академиков и членов-корреспондентов, 15 профессоров и докторов наук, 14 директоров, главных инженеров, главных технологов авиационных заводов, 5 начальников серийных КБ.

Это был огромный высококвалифицированный коллектив из 150 специалистов. Параллельно существовало еще две авиационных «шараги» несколько меньшего размера: двигательная и ракетная.

Все «шараги» были непосредственно подчинены кровавому триумвирату: Ягода — Ежов — Берия.

По их указанию для работников тюремного КБ были созданы не чудовищные лагерные, а более или менее человеческие условия. Заключенных прилично кормили. Спали они не на нарах, а в постелях с бельем. Прогуливались в «обезьяннике», на плоской крыше здания, огороженной высокой железной решеткой.

Заключенным была обещана свобода в случае, если ими будут созданы самолеты, превосходящие по своим характеристикам зарубежные образцы.

А задача была нелегкая. Четыре группы КБ должны были создать четыре совершенно новых по своим данным военных самолета. Вот эти группы:

Группа В. М. Петлякова — высотный истребитель под № 100.

Группа В. М. Мясищева — высотный бомбардировщик под № 102.

Группа А. Н. Туполева — пикирующий бомбардировщик под № 103.

Группа Д. Л. Томашевича — новый истребитель под № 110.

А поскольку все группы технически были подчинены главному конструктору А. Н. Туполеву, последний выработал свою, общую для всех групп концепцию, которую он проводил достаточно четко.

Сводилась она вкратце к следующему:

Самолеты нужны стране, как черный хлеб.

Следовательно:

а) нужно выработать доктрину использования авиации, основанную на проектах реально возможных машин;

б) на базе уже освоенной технологии и производственных возможностей создать машины, пригодные для крупносерийного

производства;

в) если эти образцы по своим данным будут немного отставать от западной рекламы — черт с ними, возьмем количеством;

г) чтобы между количеством и качеством не возник непоправимый разрыв, необходимо: всемерно развивать технологию опытного самолетостроения, освободив его от забот по серии, для чего создать на заводах достаточно сильные серийно-конструкторские бюро; опытные КБ следует загружать двумя видами задач: новыми образцами для передачи их в серию и перспективными машинами, по своим данным резко вырывающимися вперед.

Трудно поверить, но именно так начало свою работу необычайное конструкторское бюро, носившее тюремную кличку «шарага». Работы начались в огороженном со всех сторон, полностью изолированном от окружающего мира здании в подмосковном лесу в Болшеве.

Когда во дворе его возвели макет конструируемого бомбардировщика, военные летчики заметили его с воздуха и решили немедленно прийти на помощь: какой-то самолет потерпел аварию в лесу…

Закрытое КБ решили перевести в Москву, в специальный комплекс зданий, расположенных на углу улицы Радио и реки Яузы.

Еще через какое-то время сильно разросшееся учреждение переехало в многоэтажный корпус, где ранее располагалось конструкторское бюро, осиротевшее после ареста генерального конструктора А Н. Туполева. Работники НКВД заняли кабинет руководителя, он же теперь в качестве арестанта ютился на этаже для заключенных вместе со своими репрессированными соратниками.

Александр Николаевич, периодически встречавшийся с Берия, который требовал отчета о ходе проектирования, не стеснялся высказывать наркому внутренних дел законные требования конструкторов-заключенных.

Туполев демонстративно рассовывал по карманам коробки папирос при свидании в кабинете Берия: моим ребятам нечего курить, да и кормят недостаточно!

— Выдавать папиросы, — приказал Берия своим сотрудникам.

— А вот с поварами плохо — нет их… — добавил он.

— Как нет, — спокойно возразил Туполев. — А вы в «Национале» возьмите. Что вам стоит арестовать шеф-повара — и сюда..

Ночевали в спальнях, каждая на 20 человек. Никакой переписки. Ни газет, ни радио.

За каждым конструктором — его административная тень, без которой — никуда. Заключенные придумали для сопровождающих свои клички — «попка» или «вертухай».

Логика тюремщиков была предельно проста. Если заключенные сделают что-то путное — лавры пожнут в НКВД. Здесь говорили: против буденновской конницы и ворошиловских тачанок мы выдвигаем современные танки и самолеты. За такое вождь похвалит…

Ну а если не сделают — отправим зеков обратно на лесоповал и на Колыму. Что мы в конечном итоге теряем?

И в этих условиях заключенные делали подлинные чудеса.

Вскоре на заводе закончили испытание «сотки», созданной группой Петлякова. Разнесся слух — машина примет участие в Первомайском параде.

Все опальное КБ высыпало утром Первого мая в «обезьянник», чтобы увидеть свое детище в воздухе. День был ясным. В синем небе четко просматривались силуэты самолетов, летевших в сторону Кремля со стороны Белорусского вокзала. А вот и «сотка». Сверкнув серебром обшивки, она стремительно обогнала всю группу самолетов и свечой взмыла ввысь.

Не машина — красота…

Но что это? Снизу, под самолетом торчат какие-то темные предметы. Лишь через три дня заключенные конструкторы узнали о том, что летчик Стефановский, оторвавшись от земли, попросту забыл убрать шасси — просматривались колеса истребителя.

— Но на такой скорости воздушный поток мог сорвать шасси самолета, — заметил кто-то из заключенных.

— И упаси бог, если это шасси упало бы в районе Красной площади. В этом случае всем нам несдобровать, — воскликнул напуганный конструктор. — Нас бы обвинили в очередном покушении на вождя.

— Стройте прочнее, — грустно рассмеялся Туполев.

Вскоре Петлякова и группу его соратников освободили за создание прекрасного самолета. Они продолжали работать в том же КБ вольнонаемными.

24 января 1941 года в воздух поднялся и прославленный впоследствии ТУ-2, разрабатываемый группой Туполева под номером 103. У заключенных появилась надежда на освобождение. Но вскоре грянула война.

Было принято решение эвакуировать КБ в Омск.

В теплушках Андрея Николаевича Туполева уже не было. Он и 20 его соратников были освобождены из заключения —

прощены за хорошую работу. А реабилитация — она пришла гораздо позже, лишь в 1956 году.

— Неужели такое могло быть? — говорим мы сегодня.

Да, это пример лишь одной авиационной «шараги». А что переживали в эти годы другие, отдавшие всю свою жизнь авиации?

Константин Константинович Арцеулов, летчик и планерист, известный не только на всю страну, но и за рубежом благодаря тому, что первый нашел выход из «штопора». Он был арестован 11 февраля 1933 года якобы как «агент немецкой разведки».

За три дня до ареста Арцеулов получает звание заслуженного летчика СССР, его награждают почетным знаком за налет в полмиллиона километров.

Выдающегося летчика за отсутствием прямых улик высылают в Архангельск, как социально чуждый элемент с последующим запрещением жить в десяти крупнейших городах страны.

Оторванный от дела всей своей жизни — летать, — Константин Константинович работает мотористом на катере Архангельского пивоваренного завода.

Великий летчик России, имя которого вошло во все энциклопедические словари мира, разделяет судьбу своих соратников и товарищей.

В послевоенные годы Константин Константинович, живя в стокилометровой зоне от столицы, подвизался художником в журнале «Техника — молодежи». Его рисунки, сделанные в провинции, привозит в Москву жена. Сам же художник лишь изредка, да к тому же тайно, посещает столицу, где мы и встречались с ним в редакции журнала. Судьба не сломила его. Он был неизменно элегантен и полон энергии.

Лишь в 1946 году сняли с него запрет проживания в крупных городах. Лишь в том же году заочно реабилитировали Константина Арцеулова, принесшего славу своему Отечеству.

В такой обстановке постоянного страха и напряжения работал и творил Олег Константинович Антонов. Рядом пропадали, уходили в небытие заклейменные страшным тавром «враг народа» люди, с которыми он вместе рвался в небо в самоотверженных попытках создать новые летательные аппараты.

В. Чкалов, С. Королев, А Туполев, К. Арцеулов — они всегда были рядом с молодым конструктором. А крупнейшие военачальники, руководители Осоавиахима — ведь им тоже наклеивали ярлыки, их тоже выгоняли с работы, судили, расстреливали…

Почему же горькая чаша на этом безумном пиру лжи и несправедливости обошла Олега Антонова?

Да обошла ли, право?..

Олег Константинович был молод. Занимаясь своими молодежными планерами, он не вторгался еще в те области, где пролегло решающее направление развития научно-технической революции.

Злобным силам, окружавшим вождя, нельзя было вести крупную игру на планерах — они искали объекты для своих придворных авантюр и махинаций покрупней — танки, самолеты, артиллерия, корабли, промышленность.

Здесь можно было проявить свою «бдительность» и «заботу» о судьбах государства, и в первую очередь о жизни вождя.

Но, как мы увидим ниже, этот общий для государства процесс не мог не коснуться и судьбы Антонова.

Годы репрессий наложили свою печать и на жизнь Олега Константиновича, который не ушел от своей судьбы.

ПУСТЬ ВСЕГДА БУДЕТ ПЛАНЕР

Невероятно сложным представляется нам время, отстоящее от нас более чем на пятидесятилетний отрезок истории. Сквозь полувековую завесу проступают основные события тех дней.

Окончательно потерпели поражение, несмотря на активную помощь прогрессивных сил мира, республиканцы в Испании. Фашизм торжествует первую военную победу.

Гитлеровская Германия запросто, при молчаливом согласии Англии и Франции, захватывает Австрию, а затем и Чехословакию.

Готовясь к неизбежной войне с Советским Союзом, Гитлер коварно заключает с Союзом договор о ненападении. Осуществляется раздел Польши. Немцы за пять дней оккупируют ее западную часть и сразу же приступают к захвату Франции, Бельгии, Норвегии, Голландии.

Без сопротивления пала «линия Мажино», на которую так надеялись французы, — фашисты запросто обошли ее, открыв дорогу на Париж. Все идет к тому, что фашисты скоро повернут на Восток — это главная цель Гитлера.

А в это время в Советском Союзе все еще происходит драматический процесс — репрессии ведущих военных и научно-технических специалистов.

Наиболее талантливые руководители объявлены «врагами народа» — часть из них расстреляна, часть разбросана по концлагерям и тюрьмам, часть сослана.

В стране царит обстановка недоверия, растерянности, подозрительности, заушательства, предчувствия надвигающейся трагедии войны.

Никто не называл Олега Антонова «гражданин конструктор». За ним не ходил в конструкторском бюро так называемый «тягач» — сотрудник органов, ответственный за заключенного специалиста.

Антонов не был под арестом, как десятки других конструкторов… Но все равно жестокая судьба тридцать седьмого года не обошла и его.

Произошла смена руководства Осоавиахима, а с этим и коренное изменение отношения к планеризму — массовое движение молодежи попросту закрыли.

Уже в 1936 году начался упадок планерного спорта, в последующие годы он рухнул окончательно. Новые люди, равнодушные к планеризму, даже изобрели некое кредо: «Меньше летают — дольше живут!»

Но это было лишь объяснением причин и поводов, которые в те годы не подлежали огласке. А истинное существо происходящего, по словам знаменитой летчицы Марины Расковой, рассказавшей мне подлинную историю крушения планеризма, заключалось в следующем.

Инструктор планерного дела в Коктебеле, узнав, что его отца арестовали, и боясь быть самому репрессированным, а это было неизбежно, — улетел на учебном самолете в Турцию (об этом выше упоминалось).

О бегстве доложили Сталину. Он недолго думая отдал распоряжение вообще закрыть планеризм, как массовый вид спорта.

Это и проводилось в жизнь под любым поводом. Олег Константинович был снят с должности. На его место назначили известного конструктора планеров и легких самолетов Грибовского. Но и тот проработал на заводе недолго.

Планерный завод вскоре вообще закрыли, и на его базе обосновался для реализации сверхсекретного изобретения конструктор, профессор Левков. Он впервые строил аппараты на воздушной подушке и воздушные торпеды, как бы подменив неслыханную производительность завода в две тысячи планеров в год на продукцию, которая, увы, так никогда и не увидела света.

Такое положение устраивало всех. Это было в духе времени.

Разбрелись кто куда конструкторы планерного завода. Олег Константинович обратился к своему старому знакомому по коктебельским слетам — генеральному авиаконструктору А. С. Яковлеву. Тот, хорошо зная талант Антонова, предложил ему работу ведущего инженера на своей фирме.

Это вполне устраивало тридцатилетнего конструктора — он давно мечтал перейти с постройки планеров на конструирование самолетов. В этом он видел логичное развитие своей деятельности в авиации.

«Планеризм вечное увлечение, — говорил Антонов. — Морской флот развивается давно. Были фрегаты, крейсеры, линкоры, теперь появились атомные суда, а парусные яхты остаются.

Так и планеры. Их будут строить и летать на них до тех пор, пока будут восходящие потоки и будут люди, стремящиеся летать. А они будут всегда.

Планеризм — это простота, плюс дешевизна, плюс хорошая аэродинамика. Перенесение этих качеств в легкомоторную авиацию даст огромные достижения».

Переход этот происходил у Антонова болезненно. Дело в том, что внешние пертурбации наложились в его жизни на семейную

неурядицу, обрушившуюся на Олега Константиновича — человека чувственного и глубоко порядочного.

В 1937 году в конструкторское бюро планерного завода пришла на работу только что закончившая Московский авиационный институт Елизавета Аветовна Шахатуни.

Еще мало понимая, что надо делать авиаспециалисту на планерном заводе, она была потрясена одержимостью Олега Константиновича, сумевшего заразить своими стремлениями весь коллектив.

Потрясение переросло в чувство восхищения его талантливостью, умением совершенно неординарно решать сложнейшие вопросы, безграничной любовью к своему делу.

Одновременно девушку волновала его внешняя незащищенность. В отношении с людьми Олег был часто наивен и излишне доверчив. Будучи в гуще людей, девушка видела истинное отношение к нему, ощущала необходимость постоянной его поддержки.

Вероятно, все эти моменты и привели к тому, что она в конце концов влюбилась в своего руководителя. Большую роль в рождении чувства сыграла и яркая интеллигентность, присущая Антонову. Чего там говорить, такая особенность характера в те годы была чрезвычайно дефицитной — подлинная интеллигентность встречалась крайне редко.

У Олега Константиновича никогда не было близких друзей. Отдавая себя целиком работе, он не мог позволить себе близко дружить с сотрудниками, даже заведомо остерегался этого.

Елизавета Аветовна оказалась исключением. Олег Константинович не только влюбился в нее, но она всю жизнь оставалась рядом с ним, будучи одним из самых ответственных его сотрудников.

(Прекрасный расчетчик-прочнист, Елизавета Аветовна до сих пор работает в КБ имени О. К. Антонова руководителем отдела прочности самолета — о ней речь пойдет ниже.)

…Неотвратимо назревал семейный конфликт — он требовал своего разрешения. А история неумолимо раскручивала свою нить.

Гитлер, готовясь к войне с Советским Союзом и желая усыпить бдительность советских людей, пошел на то, чтобы показать в Москве свой «железный кулак» — лучшие самолеты Германии.

«— Пусть русские убеждаются в том, что после договора мы доверяем им, — рассуждали немцы. — Кто же будет показывать свои военные секреты ближайшему противнику? Пусть смотрят — и верят нам… А подняться до нашего уровня развития авиации

Советы все равно не успеют…

В Москву, в Научно-исследовательский институт Военно-Воздушных Сил, перегнали из Германии самые современные самолеты. Это были истребители: „Хейнкель-100“, „мессершмитты“ — МЕВ-109 Е, МЕ-110, МЕ-209, МЕВ-108.

Два типа бомбардировщиков: „Юнкерс-88“ и „Дорнье ДО-215 В“.

Учебные самолеты: „бюккер“ — ВИ-131 и ВИ-133. Разведчик — „Фокке-вульф-58“. И, наконец, связной самолет „Физлер-шторх“-156».

Осматривали эти самолеты не только члены правительства, но и крупнейшие авиационные специалисты страны. Среди них были даже и те, что находились на положении заключенных — в «крылатой шараге».

Андрей Николаевич Туполев в сопровождении своего «тягача» с интересом рассматривал М-110. Самолет действительно внешне очень напоминал знаменитый истребитель Андрея Николаевича.

— Вот, гляжу на «мою машину», — грустно шутил Туполев, намекая на иезуитское обвинение его в том, что он якобы в свое время продал чертежи самолета немцам.

Все это было, конечно, злой выдумкой, направленной на то, чтобы хоть как-нибудь объяснить народу причину ареста известнейшего авиаконструктора.

Однако немцы не упускали случая, чтобы при первой возможности не позаимствовать кое-что у советских. В этом сразу же убедился Олег Антонов, познакомившись с немецкими самолетами.

Руководство чрезвычайно заинтересовалось трехместным самолетом «Шторх», что в переводе значит «Аист». Говорят, что его подарил Советам лично руководивший люфтваффе Герман Геринг.

Самолет конструктора Физлера обладал исключительными летными данными — короткий разбег и приземление, устойчивость в полете, хорошая управляемость.

Антонову было поручено детально обследовать новый самолет, снять его подробные чертежи и построить опытный образец.

Первое, с чем столкнулся конструктор в Ленинграде, куда в конце концов перегнали машину, — это профиль крыла «Аиста».

— Товарищи! Так ведь это наш, отечественный профиль крыла, Р-11 или, вернее, Р-11-С Петра Петровича Красильщикова, — воскликнул Антонов. — Это профили мы широко использовали на планерах «КИМ», «Стахановец», «Рот-Фронт».

— Не может быть! — откликнулись конструкторы. — Это невероятно, чтобы фашисты, якобы презиравшие нашу науку, втихомолку обкрадывали эту самую «презренную» советскую науку?!

Теперь стало ясно, почему ни в каких технических описаниях самолета не находили ни малейших указаний на профилировку крыла. Ни малейших!

Приехав весной 1940 года в Ленинград и приняв на свои плечи небольшое КБ авиационного завода, Антонов быстро справился с поставленной перед ним задачей. Уже к осени самолет на отечественных материалах и деталях, с отечественным мотором был построен. Более того, он прошел государственные испытания, и было принято решение наладить серийный выпуск этого самолета в санитарном варианте на небольшом авиазаводе в Каунасе.

Заводик принадлежал фирме Яковлева. Выпуск самолетов на нем был поручен Антонову.

С небольшой группой сотрудников молодой начальник предприятия переехал в Каунас и немедленно приступил к выпуску крылатых санитаров.

Супруга осталась в Москве.

Поначалу все шло хорошо. Работа налаживалась. По переводу на завод приехала и Е. А. Шахатуни.

В воскресное утро 22 июня 1941 года Олег Константинович проснулся от оглушительного грохота.

«Неужели гроза?» — подумал он.

Выглянул в окно, а там за шторами — ослепительное солнце.

В комнату влетел с широко раскрытыми глазами один из сотрудников:

— Война…

Так вот когда она началась… Говорят, немец уже под городом. Каунас — рядом с границей.

Сломя голову ринулись на завод.

Мост через Нерис был забит военной техникой. Штатских вообще не пропускают. Перебрались через реку на лодке и лишь к полудню бегом миновали широко распахнутые заводские ворота.

На завод уже тянули подбитые МИГи, подлежащие ремонту.

Почти все сотрудники были на месте. Поступило указание сверху: срочно готовиться к эвакуации. Репродукторы взволнованно рассказывали о бомбежке Киева, Севастополя, Риги, Вильнюса, Бреста, Житомира, Бобруйска..

Артиллерийский гул под Каунасом усиливался.

Когда к вечеру Антонов вернулся в гостиницу, она была уже пуста. Последние машины, загруженные женщинами и

плачущими детьми, покидали город.

Что делать? Надо уходить… Уже слышны автоматные очереди.

— Чего стоите, немцы в городе, — крикнул пробегавший мужчина.

Выручил молодой сотрудник конструкторского бюро. Он появился неожиданно возле гостиницы на пожарной машине невесть как и невесть где захваченной инженером.

— Немедленно в машину! Забирайте своих.

Олег Константинович помог Елизавете Аветовне подняться на крутой борт пожарного автомобиля. Рядом пристроил ось еще несколько сотрудников. Машина рванулась на восток по забитым беженцами дороге. Через час немцы вошли в Каунас.

— Я сидел на месте бранд-майора, — вспоминает Олег Константинович, — а мои товарищи спиной ко мне примостились на скамьях ствольщиков и топорников… Вел машину парень, который работал с нами в Каунасе. Помню его фамилию: Жвирблис. Водительских прав у него не было, но шофером он оказался хоть куда.

А я, используя свои знания аэронавигации — у нас не было ни карт, ни компаса, — по звездам определял маршрут, объезжая по проселкам забитое транспортом шоссе.

— Это было безумное путешествие, — рассказывает Елизавета Аветовна. — Два дня мы ехали под непрерывным обстрелом с воздуха, по дорогам, до предела забитым всеми видами транспорта. Порой приходилось скатываться в кювет, прятаться по лесам и кустарникам. Ночевали в стогу сена в стороне от дороги. Особенно ожесточенно обстреливали нас немецкие самолеты под Минском. Раз десять пытались мы скрыться от свинцового дождя фашистских стервятников, обходя шоссе по разбитым грунтовкам.

Навсегда запомнила я эти страшные часы. Но что поразительно: никто не погиб, даже никто не был ранен… К концу второго дня мы добрались наконец до Москвы.

Итак, опять все приходилось начинать с нуля. Коллектив направили на тот же планерный завод. Здесь нас ждали рабочие, оставшиеся от так и не завершенного секретного предприятия Левкова.

— Вновь будем строить планеры, — объявил Антонов через несколько дней. — Транспортные, грузовые…

Коллективу было поручено срочно подготовить опытный экземпляр планера А-7.

«Антонов-7», транспортно-десантный планер, рассчитанный на семь пассажиров, был крайне необходим для обеспечения

питанием, боеприпасами и людьми партизанских отрядов в глубоком тылу противника.

Этот планер нес на себе некоторые особенности самолета У планера были убиравшиеся в полете шасси. Оборудованная приборами кабина также напоминала самолетную.

Планер прозвали «небесным вагоном», и заслуженно — это действительно был новый шаг в развитии грузового планеризма.

Основные данные также свидетельствовали о том, что его можно было с успехом использовать в условиях военного времени.

Вот несколько цифр по «небесному вагону»: размах крыла — 18 м, длина вагона — 10,54 м, вес пустого — 955 кг, полетный вес — 1875 кг, длина разбега при взлете — 300 м, скорость взлета — 105 км/ч, скорость буксировки — 300 км/ч, скорость посадки — 80 км/ч.

Позже Антонов так характеризовал «работу» своих планеров в годы войны:

«Планер благодаря небольшой посадочной скорости и крутой траектории при опущенных щитках-закрылках может сесть на небольшую площадку в лесу, на вспаханное поле, на замерзшую, покрытую снегом реку.

Посадки, как правило, совершались ночью при свете костров.

После посадки и выгрузки недорогой планер обычно сжигался.

Даже трудно представить себе, какую огромную помощь оказывали планеры партизанскому движению».

Вот донесение с Калининского фронта, где в 1942–1943 годах широко использовались планеры. Здесь «работали» с двухмоторными самолетами СБ планеры трех типов: А-7 — семиместный, конструкции О. К. Антонова, КЦ-20 — двадцатиместный, конструкции Колесникова — Цыбина, ГР-29 — одиннадцатиместный, конструкции В. Грибовского.

Всего партизанских планеров было изготовлено свыше 500 штук.

Как правило, они обеспечивали отдельные важные операции.

Так, с 6 по 20 марта 1943 года — планерно-десантное подразделение Третьей воздушной армии, размещавшейся в районе Старая Тропа около Великих Лук, проводило операцию по снабжению партизан с помощью планеров. В ней участвовало 35 планеров А-7 и 30 — Гр-29.

За 12 суток по ночам было переброшено 50 тонн грузов и боеприпасов, 150 бойцов-подрывников, 106 человек руководящего состава для подпольной политработы, 5 типографий, 16 радиостанций. Всего было совершено 96 вылетов. Буксировали

планеры двухмоторные бомбардировщики Дб-3ф и СБ.

Антоновский десантный планер был отмечен 1-й премией еще в 1939 году на конкурсе многоместных десантных планеров. Опытный экземпляр изготовлялся в Каунасе, но работу над ним прервала война.

Проектирование и строительство его завершено в Москве летом 1941 года. Серийно планер начал изготовляться с зимы 1942 года.

Огромную помощь оказали планеры партизанам Белоруссии.

Вот как описывает один из рейсов на планере конструкции Антонова уже известный нам планерист и летчик Сергей Николаевич Анохин.

«В марте сорок третьего партизанам было особенно трудно. Не хватало боеприпасов, медикаментов и продовольствия.

Большой группе планеров дали задание вылететь в центр партизанского края и доставить срочный груз отряду „Мститель“.

Самолеты-буксировщики подняли тяжело груженные планеры в воздух, увлекая их ночью в сторону фронта. Под обстрелом зениток, в резких лучах прожекторов пересекли планеры линию фронта, углубляясь в тыл противника.

Вот уже свыше двух часов мы в пути. По расчетам, уже у цели, а сигнальных костров почему-то нет.

— Неужели поворачивать назад?

Но в это мгновение почти одновременно вспыхнули огни, очерчивая контуры посадочной площадки. Планер отцепляется от самолета и уверенно идет на посадку.

— Почему запоздали с огнем костров?

— Здесь только что кружился немецкий разведчик. Он мог заметить площадку…

Немедленно оттягиваем планер в сторону.

За ним, один за другим, с небольшими интервалами приземляются безмоторные птицы.

Пилотов засыпают вопросами: „Что на Большой земле?“, „Когда начнут освобождать эти края?“, „Нельзя ли вывезти раненых?“

— Я готов, — отвечает Анохин. — Но нет буксировщика. Надо вызывать шифровкой Желютова — этот вытянет…

Анохин быстро замеряет площадку широкими шагами. Подниматься будет нелегко: слишком мал разгон.

Следующей ночью приземлился опытный летчик Ю. Желютов.

Буксировочный трос сократили до 25 метров, планер загнали на самый край площадки.

— Это тебе не Коктебель, — бормочет Анохин, вспоминая предвоенные прославленные слеты планеристов.

— Не подведи, Антонов. У тебя всегда получалось…

Планер забит ранеными. Отказаться от взлета невозможно. Риск не взлететь чрезвычайно велик.

— Будем рисковать…

Ревет моторами буксировщик. Стремительно приближается последний костер — если у него планер не оторвется от земли, надо отцепляться, иначе врежешься в деревья, обступившие площадку. Костер промелькнул. Пилот резко берет на себя ручку управления.

О, радость! Планер с трудом, но все ж таки отрывается от земли. Вершины деревьев — под ним. Близко, хоть рукой дотянись…

Теперь лишь бы не дать планеру свалиться на крыло — скорость слишком мала.

Несколько мгновений — и риск оправдан: планер с ранеными набирает высоту. Теперь лишь бы благополучно пересечь линию фронта».

Планеристы-десантники участвовали во многих боевых операциях. Они летали в осажденный Ленинград. Перебрасывали пушки, минометы и боеприпасы на правый берег форсируемого Днепра.

Они во время сталинградской операции по окружению немецкой группировки войск забрасывали по воздуху горючее для наших танков.

После войны, в городе Киржаче Владимирской области, был воздвигнут обелиск в честь героических планеристов-десантников.

Медаль «Партизану Великой Отечественной войны» не случайно украсила грудь Олега Константиновича Антонова.

Он заслужил эту медаль всей своей деятельностью по развитию планеризма в нашей стране. И не зря в последние годы своей жизни Генеральный конструктор так много времени уделял дельтапланеризму и сверхлегкой авиации — он понимал всю прогрессивность этого неумирающего вида спорта, доступного смельчакам.

— Планеры и мотодельтапланы еще покажут себя в народном хозяйстве, — убежденно говорил Антонов.

А ему можно верить…

ТАНК УЧИТСЯ ЛЕТАТЬ

Итак, все опять начинать сначала! Все от нуля… Олег Константинович склонился над листком бумаги и вот уже в который раз принялся гулять по нему карандашом. На листке были нанесены контуры зданий, «отпущенных» разнарядкой для планерного завода и конструкторского бюро по производству грузовых планеров.

Уже не функционирующее, занятое медными баками и полуразобранной аппаратурой здание старенького пивоваренного завода К нему примыкают разоренные складские помещения и служебные пристройки непонятного назначения.

Поодаль массивное сооружение городского крытого рынка, срочно освобожденное под будущий завод.

Это более подходяще, подумал Антонов, но у нас на носу зима, холода… Такой объем не протопить. Все равно сборку планеров придется делать здесь, на холоде. Вместо пива погоним детали… А жить? Жить придется, как говорится, за счет уплотнения коренного населения.

Как мы оказались в Тюмени, продолжал размышлять конструктор, и не только оказались, а прибыли с целевым, оборонным заданием — выпускать грузовые, десантные планеры А-7 для обеспечения партизанских отрядов и групп в тылу врага. Задание ответственное, а рабочих рук мало.

И как стремительно все это произошло!

Отчаянное бегство из Каунаса на пожарной машине на второй день войны по дорогам, забитым отступающими войсками и беженцами. Порой под бомбежкой — отсиживались в кюветах. Москва, еще не опомнившаяся после первых поражений, взволнованная, полная тревожных слухов. Как же, обещали разгромить противника на чужой территории, а сами бежим без оглядки. Давно бы пора остановиться, а фашисты все ближе…

— Слыхали, начальство начало покидать столицу?.. — это слухи.

…У Антонова не было времени прислушиваться к тревожным слухам. С небольшой группой сотрудников Олег Константинович на том же Тушинском заводе, где он когда-то начинал строить планеры, срочно готовил опытный экземпляр своего А-7 — семиместного грузового планера с самолетным профилем.

В середине октября Москва побежала; немцы уже были под Химками — вырвались на Ленинградское шоссе, в 18 километрах от столицы.

На улицах носились пепел и хлопья сожженных бумаг и

документов, мелькали, словно одичавшие, «эмки» и заблудившиеся полуторки. От вокзалов круглосуточно отходили перегруженные составы с людьми, станками, архивами и детьми. Все это набито в пассажирские и грузовые вагоны, собранные со всех вокзалов.

Это были несколько дней полной неразберихи, отсутствия руководства, паники и слухов.

15 октября группа Антонова погрузилась на железнодорожный состав, отходивший в Западную Сибирь.

Эвакуация тоже походила на бегство. Правительство и дипломатический корпус в Куйбышеве. Заводы, КБ, институты, театры — по городам всей страны. КБ Антонова — в Тюмени.

Две недели ушло на дорогу. Две недели, простаивая на станциях и полустанках, тащился поезд на восток. И вот пивзавод, рынок, склады, чужие комнаты незнакомого города, где предстояло работать, творить, жить.

Запустить сложный механизм завода и конструкторского бюро, не имея достаточного количества людей, материалов, энергии, тепла и воды…

Энергии Антонову не занимать. Что же касается продукции будущего завода — здесь дело обстоит проще. Планер нужен, завод будет его выпускать.

Еще перед началом войны Олег Константинович спроектировал грузовой планер, завоевавший первое место по конкурсу. Его обозначили вначале «Рот-Фронт-8», затем под маркой А-7 семиместный грузовой планер — напомню — получил санкцию на серию. Война ускорила его производство — планер был крайне необходим фронту, точнее партизанским подразделениям в тылу врага.

Такой планер за самолетом-буксировщиком пересекал глухой ночью линию фронта и в районе расположения партизан отцеплялся от самолета. Самолет уходил, а планер опускался в глубоком тылу противника в расположении отряда, порой на крохотную площадку, совершенно неприспособленную для посадки самолета, как о том уже рассказано выше. Иногда это была единственная возможность доставить партизанам оружие, боеприпасы, продовольствие, одежду. Да и в некоторых случаях тот же планер вывозил за буксировщиком больных и раненых партизан.

А-7 достаточного современная машина — высоко план из дерева с прямоугольным фюзеляжем, двумя боковыми загрузочными дверями. Он имел аэронавигационные приборы ночного полета.

Шасси, убирающиеся, как у самолета, посадочная лыжа.

Кто бы подумал, что здесь, в Тюмени, за годы войны будет выпущено сотни таких планеров. Они будут возить антифриз для танков под Сталинградом, высаживать десантников в районе Ржева и Вязьмы, под Ленинградом, будут участвовать в форсировании Днепра, в доставке вооружения югославским партизанам. Только в июле 1943 года во время второй белорусской десантной операции к полоцким партизанам, несмотря на мощную противовоздушную оборону немцев, пробилось без потерь 138 планеров с боевыми грузами.

В основном это было стрелковое легкое вооружение, пулеметы, минометы, взрывчатка.

Несомненный успех этих операций поставил перед конструкторами смелую задачу — попытаться перебросить по воздуху тяжелое вооружение — орудия, танки.

Налаживая серийное производство грузовых планеров для фронта, Антонов постоянно мучился мыслью о создании летающего танка. Эта идея с первого взгляда могла показаться бредовой. Тяжелая стальная, неповоротливая махина на гусеницах, и вдруг полетит, как легкокрылый обтекаемый планер-стрекоза? Чепуха… Бред…

— Мы обязаны решить эту задачу, — обратился Антонов к своим соратникам. — Представьте себе на мгновение, тяжелые самолеты глухой ночью пересекают границу. У них на буксире крылатые танки. Где-то в районе тылового немецкого аэродрома летающие танки отбрасывают буксиры и неслышно планируют прямо на посадочную площадку противника.

Танки сбрасывают оперенье и неожиданно обрушивают весь огонь своих орудий и пулеметов на стоящие там самолеты. Под стальными гусеницами машин гибнут хрупкие «мессеры» и «хейнкели», горят бензохранилища. Не ожидающие нападения с неба аэродромы практически беззащитны перед танками — здесь нет противотанковых орудий. Разгромив аэродром, танки по заранее намеченным путям пробиваются к партизанам, поступая в их распоряжение для будущих операций.

Заманчивая боевая задача, не так ли?.. Но решение ее крайне сложно. В качестве фюзеляжа можно использовать сам танк. Именно к нему должны быть прикреплены легко сбрасываемые крылья. Хвостовое оперение крепится на двух балках, прикрепленных к боковинам броневой машины. Но это общая схема. Крылья и хвостовое оперения должны быть управляемы из боевой рубки танка.

На разработку необыкновенного планера были брошены основные конструкторские силы: Белков, Шахатуни, Свинягин, Назаров, Кузнецов.

Старый друг и соратник Антонова Александр Эскин срочно направляется в Москву для получения боевой машины, которой предстоит стать летающим танком.

Энергичный и предприимчивый Эскин совершает почти невероятное. В каких-то, увы, неизвестных нам военных учреждениях города Горького он довольно быстро «выколачивает» после больших усилий танк Т-60 и отправляет его по железной дороге в Тюмень. Вес танка шесть тонн, стальная броня с трудом поддается обработке. Полетит ли такой?

Можно представить себе, сколько выдумки, сколько творческих мыслей пришлось вложить в эту стальную коробку, чтобы, не изменяя боевых качеств ее, превратить танк в основу необыкновенного летательного аппарата.

Дело не только в специальных педалях и рычагах планерного управления в полете. Пришлось создавать даже дополнительные зеркала, чтобы расширить горизонт видения сквозь узкие щели броневой машины.

И это почти чудо — летающий танк был построен.

Кому предстоит испытать его?

Конечно, Сергею Анохину, настаивает Олег Константинович! Ведь еще когда-то на склонах горы Клементьева, в Коктебеле — Сергей Николаевич доказал свое бесстрашие и одержимую привязанность к планеризму.

Испытание было решено проводить под Москвой на аэродроме в Раменском. Немцы потерпели поражение под станцией — непосредственная опасность миновала.

Сюда был доставлен и смонтирован на летном поле необыкновенный биплан со стальным фюзеляжем и легким хвостовым оперением. Сталь в сочетании с легкой тканью крыльев — почти непостижимо, почти непредставимо. Рожденный ползать на своих гусеницах, сможет ли он, этот стальной зверь, летать? Ведь скорость отрыва от земли танка-планера должна превысить сто километров в час. Выдержат ли такую скорость гусеницы машины на буксире за тяжелым бомбардировщиком? Обычная скорость танка по земле не превышает и пятидесяти… А здесь, по расчетам, чтоб оторваться, потребуется что-то около ста двадцати…

— Начнем с пробега, — предлагает Анохин. — Пусть потаскают меня по аэродрому. — Я свой. Начнем с подлетов…

Тяжелый четырехмоторный бомбардировщик ТБ-3 глухо гудит над бетоном. Тяжелый трос тянется от него к крылатому танку. В любое мгновение пилот-танкист может отцепиться от буксировщика.

Трос натягивается. Гудит и мотор танка. Сцепка медленно

набирает скорость. Визжат и грохочат гусеницы, нагруженно ревут авиационные моторы.

Быстрее… быстрее…

С замиранием сердца не спускает глаз с планера-танка Олег Константинович. Вдруг не выдержит центробежной силы свистящая от скорости гусеница. Тогда катастрофа…

Нет, все в порядке. Скорость уже за сто. Несколько коротких подлетов — это Сергей Николаевич «переходит» с танка на планер.

«Завтра полетим…»

Ранним утром все на летном поле.

— Полетим без обтекателя, — советует Олег Константинович. — Так проще для начала…

Башня повернута пушкой назад. Анохин в танковом шлеме, с парашютом за спиной, с трудом пролезает сквозь открытый люк машины.

— Попробуй, выпрыгни отсюда, — мрачновато шутил летчик в радиотелефон.

Но шутить некогда — дано разрешение на взлет. Поднимая облака пыли, бомбардировщик начинает разбег. Летчик Петр Еремеев разгоняет машину.

— Что интересно, — вспоминает Антонов, — танк оторвался от земли раньше бомбардировщика! Молодец, Сергей, вовремя опустил закрылки.

Необыкновенный воздушный поезд делает полукруг над аэродромом и медленно скрывается за гребешком соснового леса на горизонте. На аэродром тацк больше не вернулся.

«Неужели катастрофа? — мучительно думают все, оставшиеся на летном поле. — Не может быть…»

А дальнейшая судьба летающего танка, уже недоступная взору оставшихся, представляется почти трагикомичной.

— Перегрелись моторы! — радирует Еремеев Анохину. — Давай, отцепляйся! Внизу аэродром Быково, тебе можно садиться.

— Есть, садиться, — не дрогнув, отвечает Анохин и тянет за рычаг отцепки.

Анохин аккуратно сажает танк на траву рядом с взлетно-посадочной полосой. Машина быстро останавливается. Анохин, высунувшись из люка, с недоумением видит, как стремительно разбегается летная команда по окопам и капонирам. Не сбрасывая оперенья, танк медленно движется к командному пункту.

Слава богу, машина останавливается на полпути до цели. По аэродрому объявлена тревога Зенитная батарея приведена в боевое состояние. Еще минута — откроют огонь по десанту с

неба.

Паника имела под собой серьезные основания. Немцы под боком. Летательный аппарат совершенно нового типа, летающий танк необычного силуэта, к тому же без опознавательных знаков. Не просто секретное, а сверхсекретное оружие противника.

И только когда Анохин вылез из танка и привычно закурил, сидя на броне, к нему потянулись самые смелые и любопытные.

А в это время взволнованные конструкторы на соседнем аэродроме окружили возвратившийся бомбардировщик.

Летчик объяснил сложившуюся ситуацию. Александр Эскин, вскочив в машину, помчался в Быково.

Вскоре он вернулся, сидя за рычагами танка, который был уже без крыльев и хвостового оперенья. Все это осталось в Быково.

— Сила, — прокричал Анохин. — Летает, проклятый! Считайте, мы победили… Сверхсекретное оружие готово.

— Теперь дело только за буксировщиком, — продолжил Олег Константинович.

К сожалению, именно этот вопрос в то время так и не мог быть решен. Тяжелые бомбардировщики понесли значительный урон в первые месяцы войны — их явно не хватало. Да, видимо, и мощности ТБ-3 было недостаточно для того, чтобы поднять на воздух шеститонный танк.

Победный взлет летающего танка летом 1942 года так и остался единственным не только у нас, но и на всем земном шаре. Ни в одной стране подобных попыток до наших дней так и не делалось. Только колоссальный опыт Антонова в строительстве планеров всех типов позволил ему успешно создать жизнеспособную конструкцию летающего танка. И не вина Олега Константиновича, что смелая идея его так и не получила практического воплощения на полях Великой Отечественной войны.

Тяжелые буксировщики появились на фронте лишь тогда, когда необходимость в летающих танках для партизанских подразделений уже потеряла свое значение.

Линия фронта перешагнула районы партизанских действий.

Летающий танк сохранился до наших дней только в модели. Она всегда стояла в кабинете Генерального.

НУЖНО ДЕЛАТЬ ТОЛЬКО ТО, ЧТО НУЖНО

Непосредственная опасность, нависшая над Москвой осенью 1942 года, миновала. Страшный октябрь не повторялся. Героическими усилиями войск обороны Москвы и подоспевшими сибирскими дивизиями враг был отброшен от столицы. В город возвращалась настороженная, полная лишений, деловая жизнь. И несмотря на то, что правительство и дипломатический корпус продолжали оставаться в Куйбышеве, ряд учреждений первой необходимости возвращался в столицу.

Олег Константинович Антонов получил назначение на должность главного инженера Планерного главка Наркомата авиационной промышленности. Он вернулся в столицу из Тюмени.

Недолго исполнял он эту должность, совмещая ее с напряженной работой по налаживанию выпуска десантного планера А-7.

Вскоре он перешел в конструкторское бюро Александра Сергеевича Яковлева, занятое разработкой знаменитых истребителей — ЯКов.

— Не согласитесь ли быть моим заместителем? — предложил ему Яковлев.

«Я отлично знал Александра Сергеевича и на всю жизнь усвоил кредо этого замечательного конструктора: нужно делать только то, что нужно!

Да, в эти грозные дни войны мы действительно делали только то, что действительно нужно было делать.

Фронт требовал постоянного улучшения боевых качеств машин. Фронт был самым строгим, самым придирчивым и самым справедливым отделом технического контроля. Не выполнить требований фронта значило поставить под удар наших бойцов, значило, в конечном счете, повредить интересам Родины».

Антонов принимал непосредственное участие в непрерывной доводке и модернизации всей гаммы боевых машин от ЯК-3 до ЯК-9, участвовавших в бою и требовавших непрерывной «доводки» по конкретным предложениям и указаниям летчиков, проверявших машину под огнем истребителей и зенитной артиллерии. Никогда еще работа эта не проходила столь стремительно и, я бы сказал, раскованно.

«Вот почему советские конструкторы, — вспоминает Антонов, — без лишних согласований и виз, без особых совещаний и зачастую без указаний свыше шли на смелые решения, не боясь ни ответственности, ни трудностей, ни риска

впасть в возможные ошибки.

Летчик-истребитель, обгоревший в бою, не предлагал установить бортовой огнетушитель, он требовал улучшить обзор из кабины. На ходу менялась схема остекления кабины, переделывался заголовный обтекатель, материал заменялся пулестойким стеклом.

Истребитель получал более широкий обзор — еще одно преимущество в скоротечном воздушном бою…»

Это всего лишь один пример живой связи конструктора с летчиками. Примеров таких можно привести бесчисленное множество из всех областей конструкции боевой машины.

«Трудно переоценить заслуги летчиков, инженеров, авиамехаников в совершенствовании боевой техники. Тысячи писем, устных пожеланий и советов, поступавших в военные годы на наши заводы и конструкторские бюро, были тем постоянным быстродействующим катализатором, который непрерывно подогревал и будил конструкторскую мысль…

Подобно тому, как из ручейков рождаются реки, так из этих мелких советов-требований, возникавших в условиях боя, складывались новые черты машины, достигалось превосходство над самолетами противника».

Истребитель ЯК-3 в результате многих модернизаций стал самым легким и самым маневренным в мире. Достаточно сказать, что по скорости он превосходил «Мессершмитт-109» на 100 км/ч, а «фокке-вульф» на 200 км/ч.

Особенно выделялся ЯК-3 на вертикальном маневре, часто решавшем исход боя, — здесь у него не было соперников.

Истребитель ЯК-9 обладал мощным пушечным вооружением. А ЯК-9Д (что значит «Дальний») имел специфические возможности, вообще недоступные другим самолетам подобного типа. В истории войны известен случай, когда группа этих истребителей пересекла оккупированные немцами территории Румынии, Болгарии и Югославии, чтобы совершить беспосадочный перелет в Италию.

Советские летчики так оценивали легкость управления боевой машины: в бою забываешь, что ты ведешь машину, думаешь, что крылья выросли вместо рук.

Высочайше оценивали истребитель ЯК-3 французские летчики эскадрильи «Нормандия — Неман», которые воевали в небе нашей Родины на самолетах этого типа.

Мой большой друг Герой Советского Союза маркиз Роллан де ля Пуап первое, что сделал при нашей встрече в Париже, — отвел меня в музей авиации, где под стеклянным куполом до сих пор висит исторический ЯК-3.

— Нам, летчикам Нормандии, — сказал Пуап, — эти самолеты подарили, когда после победы мы возвращались на Родину. Мы решили сохранить этот истребитель навечно — это частица нашей жизни, нашей биографии.

«А мы?» — подумал я. Из 36 тысяч ЯКов, выпущенных за годы войны, как выяснилось, не сохранилось через несколько лет после войны ни одного. ЯК-3 пришлось извлекать для музея из болота, куда упал когда-то сбитый истребитель.

Гитлеровские летчики откровенно боялись ЯКов. Во время войны в наши руки попала, например, следующая немецкая инструкция.

«Строго проинструктировать летчиков истребительных подразделений: при встрече с истребителями противника ЯК с наклонной антенной и без масляного радиатора на носу в бой не вступать».

Ну что ж, красноречивее о преимуществах ЯКов не скажешь!

Работая в конструкторском бюро Яковлева, Олег Константинович Антонов сделал свой творческий вклад в формирование лучшего истребителя времен Великой Отечественной войны.

Хочется лишь отметить одну весьма характерную для конструктора черту — заботу о непрерывной модернизации уже, казалось бы, отработанной конструкции. Этому принципу следовал Антонов, когда строил свои планеры, — это всегда была серия машин, каждый элемент которых подвергался постоянному усовершенствованию. Принципу постоянного обогащения ранее созданного всегда следовал главный конструктор и в последующей работе. Он утверждал, что процессы усовершенствования, модернизации зачастую бывают более важны и результативны, чем создание нового самолета с еще не выясненными возможностями.

Обобщая, можно сказать: семейство АНов всегда состояло из ближайших родственников, а порой даже из близнецов, но с разным характером. На фоне «благополучного семейства» самолетов внезапно появлялся «гадкий утенок», который неизбежно становился родоначальником нового направления.

И вновь возникшее направление начинало постепенно усовершенствоваться, давая каждой модификации свое право на жизнь.

К анализу этой системы конструирования, типичной для Антонова, мы еще вернемся несколько позже.

Приближался долгожданный День Победы. Страна шла к нему долго и мучительно, но все уже видели — победа не за горами!

До нее было, как говорится, рукой подать. И этот день наконец наступил.

«Я работал тогда в Москве, — рассказывает Антонов. — Не сговариваясь, все пошли на Красную площадь. По дороге встретили Семена Алексеевича Лавочкина, Сергея Владимировича Ильюшина Все вокруг ликовали: победа!

Больше не нужны тысячи наших истребителей и штурмовиков, можно подумать и о других самолетах…»

В День Победы три Генеральных конструктора неторопливо спускались вниз по улице Горького, с трудом продираясь сквозь ликующую толпу. Они были еще достаточно молоды. Хотя они очень устали, чувство долгожданной победы возбуждало их.

Шли три богатыря нашей авиации, три человека, которые талантом своим и трудом приблизили День Победы. Люди, безусловно, знали их имена. Но люди не узнавали героев-конструкторов в лицо — фотографии их не публиковались в газетах и журналах. Конструкторы были, как и многое в нашей стране, засекречены.

Три штатских человека вышли на Красную площадь. Любого военного в форме, будь он офицером или солдатом, тут же немедленно подхватывали на руки и качали в знак признательности за дарованную победу. Три богатыря растворились в ликующей толпе. Конструкторов никто не качал, не приветствовал — их существование не связывалось с ИЛами, ЛАГами и ЯКами, ежедневно мелькавшими на страницах газет все эти годы теперь уже минувшей войны.

А народ на Красную площадь все прибывал и прибывал. Обтекая с двух сторон здание Исторического музея, толпы поднимались на площадь к Мавзолею Ленина и в каком-то необъяснимом, броуновском движении медленно раскручивались на брусчатке между кремлевской стеной и затихшим зданием ГУМа.

Другой человеческий поток поднимался на площадь со стороны Москвы-реки, обтекая храм Василия Блаженного и бронзовый памятник Минину и Пожарскому.

В такой торжественный день каждый хотел взглянуть на Спасскую башню, на ленинский Мавзолей — на все то, что было символом нашей Родины в грозные дни войны.

Вспоминали трагический военный парад в ноябре 1941 года, когда немцы вплотную подступали к столице и участники парада прямо с площади уходили на фронт по улице Горького.

Конструкторы радовались великой победе — к ней народ шел столько лет, неся невосполнимые потери.

Мечтали о том, каким будет здесь, на Красной площади,

будущий Парад Победы.

— Ну что ж, — повернувшись к товарищам, произнес Антонов, — начинаем новую жизнь. В который раз все сначала… Нам не привыкать…

И он был прав — конструктора уже ждали новые задачи, новые цели.

Осенью 1945 года Олег Антонов получил предложение возглавить филиал конструкторского бюро Яковлева при авиационном заводе имени В. П. Чкалова в Новосибирске.

Антонов немедленно согласился на это предложение — еще бы, предстояло начинать работу над созданием нового самолета не военного, а сельскохозяйственного назначения.

— Поставленная перед нашим коллективом задача заключалась в том, чтобы в те трудные послевоенные годы помочь быстрейшему восстановлению сельского хозяйства. Широким колхозным и совхозным полям нужен был достаточно мощный, высокопроизводительный воздушный труженик.

Применить маленькие учебные или устаревшие военные самолеты, кое-как приспособленные к работе в сельском хозяйстве, как это сделали, например, в Соединенных Штатах Америки, Канаде и других странах, мы не хотели.

Стране нужен был самолет с большей грузоподъемностью, способный взлетать не только с хороших аэродромов, но и с любого более или менее ровного поля.

Вместе с Антоновым в Новосибирск вылетели его ближайшие соратники: Елизавета Аветовна Шахатуни, Борис Николаевич Шереметьев, Александр Павлович Эскин. Это было основное ядро конструкторов.

Кого же пригласить еще?..

Годами проверенные «старые» конструкторы не подведут — не раз доказывали они и свои возможности, и свою настойчивость.

Но для проектирования, а затем и строительства нового самолета нужны были также и молодые кадры — разумеется, преданные общему делу.

И тогда Олег Константинович рискнул — он забрал в состав своего КБ целый курс молодых ребят — выпускников Новосибирского авиационного техникума.

Двадцати-, двадцатидвухлетние ребята, безо всякого опыта, полураздетые, голодные и неухоженные, они должны были составить основу коллектива, перед которым вставали весьма ответственные задачи.

Конструкторский «детский сад» не подвел. Олег Константинович обладал потрясающей способностью увлечь и

сплотить сотрудников вокруг интересной идеи.

И он сделал это благодаря особым отношениям, которые сами собою устанавливались между ним и молодыми сотрудниками.

— Олег Константинович никого не учил, — рассказывает Елизавета Аветовна. — Он приглашал талантливого человека на решение того или иного конкретного дела. Он умел увлечь преданный ему коллектив и собственным примером самоотверженности увлекал за собой других.

Так во главе бригад, решавших конкретные задачи по созданию самолета под общим руководством Антонова, появились талантливые и увлеченные люди.

Алексей Яковлевич Белолипецкий закончил Московский авиационный институт; попросился в Новосибирск на завод имени Чкалова, где и встретился с Антоновым.

— Создание новой техники — сложный процесс, — говорил мне при встрече Белолипецкий. — Коллектив конструкторов — это своеобразный оркестр, которым надо дирижировать, в основном импровизируя. Олег Константинович весьма неплохой дирижер и импровизатор — я с охотой пошел к нему.

Николай Степанович Трунченков — знаменитый авиамоделист. За ним девять мировых и семнадцать всесоюзных рекордов. За ним — классические книги по авиамоделизму.

Встретившись с ним в Москве сразу же после войны на соревновании моделистов, Антонов в лоб спросил Трунченкова:

— Не хотел бы ты поработать у нас? Новый, многоцелевой мирный самолет…

— Почему нет? Но я демобилизуюсь лишь месяца через два.

— Идет. Место начальника модельной мастерской тебе обеспечено.

Александр Павлович Эскин — старейший, еще с планерных времен соратник Антонова. Прекрасный механик, знаток технологии и летного дела, Эскин всю свою жизнь связал с самолетами АН.

Ануфрий Викентьевич Болбот — способный авиаинженер, ставший впоследствии после продолжительной работы в КБ заместителем министра авиационной промышленности.

Елизавета Аветовна Шахатуни — вторая жена Антонова — талантливый расчетчик-прочнист. Через руки ее прошли все самолеты, выпущенные фирмой Олега Антонова в разное время, вплоть до его кончины.

Евгений Кузьмич Сенчук, Владимир Антонович Домениковский, Валентин Николаевич Гельприн, Виктор Гаврилович Анисенко, Николай Петрович Смирнов, Виктор

Александрович Гарвардт — вот имена специалистов, составивших монолитную основу конструкторского бюро, зародившегося в Новосибирске.

Задача, вставшая перед Олегом Константиновичем Антоновым, была ясна.

Еще до войны, занимаясь немецким «Шторхом», он обдумывал и даже предлагал к постройке многоцелевой самолет подобного типа. Сказался и каунасский опыт, где должны были начать строительство близких по конструкции машин.

— Самолет, подобный АН-2, я задумал давно, — говорил Антонов. — Проект связной машины с таким же двигателем, что и на АН-2, и такой же схемы я отправил на экспертизу в научно-исследовательский институт еще до войны. Ответа не было. Я стал узнавать. А мне сказали: скорость триста километров маловата, нужно хотя бы триста пятьдесят… А зачем сельскохозяйственному самолету такая скорость? Ему чем меньше — тем лучше. Да и о посадке необходимо думать — где там бетонные полосы? Наш самолет должен взлетать и садиться с любой грунтовой площадки. Когда-то эту идею забраковали. Но сегодня она может возродиться во всю силу.

Именно такой самолет не раз виделся ему в вечерние часы, еще тогда, когда он работал над боевыми машинами у Яковлева.

Встал вопрос: моноплан или биплан? Что лучше отвечает задуманному самолету?

«Биплан давно устарел — ваш АН-2 сойдет через пару лет», — говорили «специалисты».

«А нельзя ли сделать моноплан?» — спрашивали Антонова, глядя на чертежи его детища.

«Нет, биплан значительно выгоднее», — отвечал конструктор после дополнительных расчетов.

Биплан с крылом, профиль которого разработан Петром Петровичем Красильщиковым — талантливым соратником Жуковского, — вот о чем он думал.

Осталась проблема мотора. Предлагался мотор АШ-21 мощностью 730 л. с.

— Нет, нам нужна большая мощность, — говорили конструкторы, — не меньше 1000 л. с. Нас устраивает АШ-62 ИР Аркадия Дмитриевича Швецова. Ранее его устанавливали на истребителях — пусть послужит деревне!

— Ладно, — ответили Антонову, — проектируйте самолет на два варианта мощностей, а там посмотрим…

Не тут-то было! Научно-исследовательский институт Гражданского Воздушного Флота заявил, что самолет подобного типа якобы вообще не нужен нашему хозяйству.

Группа специалистов сообщила о том, что подобный самолет не предусмотрен планом опытного строительства; внеаэродромный самолет предусмотрен с мотором 200 л. с.; местные аэродромные линии не могут обеспечить его систематическую полную загрузку (1000 кг или 10 пассажиров), а мотор АШ-62 ИР не пригоден для эксплуатации во внеаэродромных условиях и слишком дорог для массового типа самолета.

Вопрос был ясен — вышестоящие авторитеты не пропустят выстраданный конструкторами проект.

В чем же дело, пытались они разобраться в происходящем.

Видимо, расчеты авторитетов были основаны на статистике существовавших самолетов.

«Существовавших. Но ведь авиация всегда развивалась за счет появления самолетов, не существовавших ранее, — пишет Антонов. — Конструктор всегда стремится не уложиться в статистику прежних самолетов, а выйти за ее рамки.

Верно, что предельно механизированные бипланы до сих пор не имели практического применения. Но ведь это не абсолютный закон природы!»

Нужно было что-то предпринимать, и решительно.

В феврале 1946 года Олег Константинович пишет письмо первому секретарю областного комитета партии:

«Вопрос о постройке самолета на нашем заводе имени В. П. Чкалова остается нерешенным, т. к. научно-исследовательский институт ГВФ сообщил, что такой самолет, по их мнению, не нужен.

Я с этим не согласен.

Для меня было бы весьма ценно знать Ваше мнение как руководителя, хорошо знакомого с нуждами нашей страны».

Проблему решило не это письмо. Исход дела решила краткая резолюция Генерального конструктора А. С. Яковлева, руководившего тогда, как и во время войны, строительством опытных самолетов: «Это интересный самолет, его надо построить…»

Шесть слов решили затянувшийся, наболевший вопрос.

— Даже поверить трудно, как просто могут иногда разрешаться мучительные конфликты, — говорил мне с улыбкой Олег Константинович, приведя этот пример как поучительный случай оперативности.

Я был так признателен Александру Сергеевичу, что в день его юбилея преподнес ему от имени КБ модель АН-2, на подставке которой была выгравирована его «историческая» резолюция. Пусть знает, что и он сделал свой вклад в рождение самого

популярного самолета в нашей стране.

И действительно, все завертелось. Коллегия министерства постановила создать опытно-конструкторское бюро под руководством О. К. Антонова для разработки новой машины.

На месте старого склада завода организовали цех для опытного строительства.

Научный институт подтвердил правильность разработок и перспективность выбранной схемы. Работы над самолетом шли днем и ночью…

В августе 1947 года он уже стоял у ворот сборочного цеха.

Неужели победа?..

Нет, до полной победы было еще далеко.

Предстояли не только многочисленные испытания нового самолета, о которых мы обязательно расскажем, чтобы дать представление о тернистых путях рождения машины.

Предстояли столкновения с отжившими традициями, застарелым бюрократизмом руководящего аппарата, безразличием к судьбам изобретения и конструкторов.

Хочется напомнить вещие слова, сказанные в свое время Олегом Константиновичем:

«Наша работа не такая тихая и плавная, как представляют себе некоторые… Главное в нашей работе — это борьба. А борьба за высоты новой техники идет самая острая, самая бескомпромиссная».

И борьба эта дала себя знать. От перенапряжения у Олега Константиновича начался открытый процесс туберкулеза. Он был вынужден четыре месяца провести в санатории в Ялте, пока развившийся процесс не заглох. Но и после он был вынужден еще долго лечиться антибиотиками. Только переезд в Киев активно пошел ему на пользу.

Однако неприятности следовали одна за другой — видимо, таков закон внедрения нового.

Когда самолет и сельскохозяйственная аппаратура к нему после всех испытаний и проверок показали отменные качества, стало известно, что самолет в серийное производство все равно не пойдет. В чем дело?

На этот вопрос отвечают такие факты:

3 июля 1948 года заместитель начальника Главного управления ГВФ Ш. Л. Чанкотадзе позвонил в Украинское отделение ГВФ:

«По нашему заказу главный конструктор О. К. Антонов сконструировал и построил самолет для применения в сельском хозяйстве.

Самолет успешно прошел государственные испытания и

полностью отвечает требованиям к такому самолету. Этот самолет народному хозяйству очень нужен, но некоторые работники Министерства авиационной промышленности не хотят запускать его в серию, потому что якобы его негде строить, и поэтому приказано полеты закончить. В Москве все возможности исчерпаны — самолет в серию не пускают.

Доложите в ЦК КП(б)У и просите, чтобы самолет затребовали в Киев».

Эту просьбу поддержал также начальник Главного управления ГВФ Георгий Байдуков. Он направил соответствующее письмо в Совет Министров Украины.

Вновь судьба нового самолета «повисла на ниточке». Все зависело теперь от решения Киева.

И нужно отдать должное, украинцы со всей ответственностью и пониманием отнеслись к судьбе прославленного в будущем самолета.

Правительственная комиссия во главе с министром сельского хозяйства республики провела окончательные испытания самолета на аэродроме в Жулянах, а затем в рабочих условиях на колхозных полях в Кагарлыкском районе.

Самолет получил высочайшую оценку.

На аэродром в Жуляны прибыли все члены Политбюро во главе с Н. С. Хрущевым. Они познакомились с новым самолетом. Было принято решение строить серию новых самолетов в Киеве, для чего перевести из Новосибирска в столицу Украины конструкторское бюро Антонова.

Это было грамотным и дальновидным решением. Именно здесь, в Киеве, родились все прославленные воздушные корабли будущего Генерального конструктора Олега Константиновича Антонова, которые принесли славу и нашему Отечеству, и Украине, и талантливому конструктору.

САМАЯ БОЛЬШАЯ УДАЧА

В день двадцатилетия КБ возле главного здания конструкторского бюро Антонова на постамент был водружен настоящий самолет АН-2. Памятная надпись гласила «С постройки этого самолета началась деятельность предприятия».

Огромная глыба времени отделяла торжественный монумент с самолетом от того момента, когда в Киеве впервые появилась группа талантливых конструкторов под руководством Олега Константиновича Антонова. Перед конструкторами стояла нелегкая задача, как мы уже знаем, организовать здесь серийное производство первого послевоенного, мирного самолета для нужд сельского хозяйства.

Машина, вернее прототип ее, был уже создан в Новосибирске — наиболее сложное предстояло сделать здесь — поставить производство самолета на поток.

При самом благожелательном отношении Украины к тому, чтобы организовать в республике серийное производство самолетов, вопрос решатся далеко не просто. Трудности возникали на каждом шагу.

Завод в Святошино, выделенный для производства самолетов, имел свою нелегкую историю.

До революции это были авиационные мастерские «Укрремвоздух» с примыкавшим к ним аэродромом. Здесь поднимались когда-то в воздух прославленные летчики — Уточкин, Нестеров, Кудашев.

Когда грянула мировая война, в киевские мастерские хлынули с подступавшего фронта авиаторы, техники, ремонтники — все авиационные тылы. Здесь даже одно время кустарно строились по иностранным образцам и указанию великого князя Александра Михайловича — шефа российской авиации — отдельные самолеты по зарубежным образцам.

Когда 29 октября 1917 года в пять часов вечера над Киевом поднялся самолет красного летчика Александра Ивановича Егорова — это был сигнал к всеобщему восстанию. После третьего круга самолета над городом поднялись отряды Красной гвардии.

Гражданская война, голод и разруха привели святошенские мастерские к полной деградации. Осталась лишь память о существовании нового, Пятого авиапарка и кое-какое разрозненное оборудование. На базе парка возникли ремонтные мастерские. Постепенно они перешли на строительство опытных образцов самолетов. Так был построен пассажирский самолет К-1 — Константина Калинина, автожир ЦАГИ-ЧЭА, а затем и

харьковский пассажирский самолет ХАИ-1. Последний строился даже небольшой серией.

Но тут грянула война с фашистской Германией. Киев был в центре военных событий, затем оккупирован, заводик полностью был разрушен.

Лишь после войны вновь начал он набирать силы. В 1945 году здесь собирали опытные образцы вертолетов И. Т. Братухина, пытались освоить серийный выпуск вертолета М-1 — конструктора М. Л. Миля. Однако эли конструкции так и не прижились.

Завод продолжал ремонтировать самолеты, выпускал запасные части для тракторов и даже для трамваев. Штамповали посуду, кастрюли…

Серийный выпуск АН-2 предопределял новую судьбу завода, требовал полной перестройки его и дальнейшего расширения. Тем более что Олег Константинович настаивал на значительном увеличении серии сельхозсамолета перед Советом Министров Украины.

Он писал:

«Наш коллектив, создавший сельскохозяйственный самолет, с удовлетворением узнал, что самолет предполагается строить серийно в столице Украинской ССР — в Киеве.

Однако наше министерство планирует на 1949 год выпуск всего 50 самолетов… Это значит, что в борьбе за урожай 1949 года самолет участвовать не будет, а применение его на наших колхозных полях и садах откладывается на 2–3 года.

Я считаю, что вопрос повышения урожайности настолько важен, а применение мощного самолета, способного обрабатывать 7–8 га в минуту, настолько рентабельно и так быстро окупит затраты (в один сезон), что не может быть, чтобы наша страна не нашла нужных ресурсов для выпуска самолета в необходимых количествах…»

Обращение Антонова было услышано и поддержано — серийный выпуск решили значительно увеличить. Нашлись и ресурсы.

Это решение вдохновило всех. И несмотря на то, что все приходилось начинать сначала, — работа закипела.

Киев встретил приезжих из Новосибирска непривычной их взгляду панорамой послевоенных разрушений. Война разорила столицу Украины.

Даже Крещатик потерял свой праздничный облик — скорее он напоминал огромную стройку. Восстанавливались, но, пожалуй, больше заново строились десятки гигантских зданий, которым предстояло являть новую архитектуру главного

проспекта восстанавливаемой столицы, исторически раскинувшейся на семи холмах.

— Как хорошо, что сохранилась Лавра, — восторженно говорил Олег Константинович. — Фашисты не осмелились взорвать ее золотые купола!

— А старинные домики Подола? Когда-нибудь этот район станет историческим памятником Киева, — вступала в разговор Елизавета Аветовна.

Сохранился и величественный памятник Крестителю Руси на Владимирской горке. Все так же торжественно и степенно нес свои воды Днепр. Это уж навечно…

— Сохранился даже трехэтажный дом по Ярославову валу, где проживал когда-то знаменитый авиаконструктор Игорь Сикорский, — вспоминал Олег Константинович. — Неужели здесь еще в 1909 году на дворе испытывался первый геликоптер Сикорского?

Приезжих радовало все. И красота встающих из пепелищ зданий, и царственная величественность планировки. И тот весенний зеленый поток растительности, что захлестнул прекрасный, встающий из пепла город, как непреложное доказательство вечного торжества жизни.

Не зря же, посетив послевоенную столицу Украины, французский генерал де Голль восторженно скажет:

— Я видел много городов и парков в них. Но такой город в парке я вижу впервые!

Впервые вставал таким Киев и перед глазами Антонова.

— Вот здесь я мечтал бы остаться до конца своих дней, — говорил Олег Константинович. — Хватит метаться по стране: Саратов — Ленинград — Москва — Каунас — Тюмень — снова Москва — Новосибирск. Не многовато ли?.. Ведь каждый раз в каждом городе все приходилось начинать сначала, как говорится, «от нуля», с ровного места. И все приходилось неожиданно бросать после ощущения, что вот наконец обосновался прочно, надолго, может быть, навсегда.

Киев стал надеждой Антонова: если уж обосновываться, то только здесь.

Отец его, после смерти матери в Саратове, женился второй раз и перебрался в Москву.

Мачеха недолюбливала Олега. Видимо, неприязнь была взаимна. Не потому ли Олег Константинович вызвал в Киев свою тетку Александру Константиновну?

Она была одинокой, очень любила Олега и охотно откликнулась на его предложение. В Киеве они жили вместе.

Началась новая жизнь. Приходилось думать не о себе — в

первую очередь о заводе. А обстановка заставляла метаться между Киевом и Новосибирском.

Полномочным представителем ОКБ на заводе стал ведущий конструктор АН-2 Евгений Кузьмич Сенчук — человек энергичный и целеустремленный. Но даже он в эти трудные дни становления терял присущий ему оптимизм. Он сообщал Главному конструктору:

«Очень печально и тяжело мне сообщать Вам такую информацию, но положение дел такое, что другого и нечего писать».

В эти дни осуществлялась подлинная реконструкция завода, у которого, по словам Антонова, «не было даже забора вокруг цехов в дни, когда уже выпускались первые АНы».

Создавались новые цехи и службы, реконструировались старые, внедрялись новые поточные линии, «выколачивались» станки, прессы, штампы.

Особо остро стоял вопрос о кадрах — ведь основная рабочая сила комплектовалась из выпускников школ фабрично-заводского обучения.

Но усилия не прошли даром.

6 сентября 1949 года произошло знаменательное событие — в небо Украины поднялся первый серийный самолет АН-2. На летном поле Святошина во главе с Олегом Константиновичем собрался весь руководящий состав завода и большинство рабочих, очень многие из них — ребята, только что закончившие ФЗУ.

Летчик-испытатель Георгий Иванович Лысенко недавно обкатывал «Аннушку», построенную в Новосибирске. Эта украинская модель — его вторая опытная машина.

И ее будут «принимать» все те, кто построил ее здесь, в Киеве. Такое не забывается.

«Аннушка» пролетела над головами ликующих зрителей, сделала горку с разворотом и плавно приземлилась почти рядом с толпой строителей.

Этот день можно назвать подлинным днем рождения первого самолета из замечательного семейства АНов.

Подводя итоги своей многолетней деятельности, Олег Константинович, перебирая всю гамму созданных им самолетов от АН-2 до могучего «Руслана», почти небрежно бросил, указывая на «Аннушку»: «А это моя самая большая удача…»

Еще бы… «Аннушка» прошла самые невероятные испытания, чтобы заслужить свою неувядаемую сорокалетнюю жизнь. Что может сравниться с таким, почти невероятным долголетием в самолетостроении? Вряд ли есть в мире еще такая машина, серийный выпуск которой, начавшись в 1949 году, продолжался

бы до сих пор.

Первый летчик, севший за управление АН-2 в Новосибирске, Павел Никитович Володин, задал трепку «Аннушке» уже на пути в Москву, превратив перегон машины в своеобразный агитперелет.

В каждом городе он демонстрировал новую машину, ее поразительные способности, и в частности умение управляемо парашютировать — приземляться почти по-вертолетному, с минимальным посадочным пробегом.

Крайне послушный управлению биплан поражал своей необычностью — все конструкторы давно перешли на монопланы.

В одном из городов Володин попросил разрешения на посадку. Ему ответили: «Давай, садись, мы тебя давно ждем. Только будь внимательней, возле тебя какой-то ПО-2 болтается…» Так диспетчер принял «Аннушку» за широко известный с героических лет войны биплан Поликарпова.

Однако, несмотря на то, что новый самолет блистательно прошел государственные испытания, подлинная проверка самолета легла на плечи известнейших летчиков, которые использовали новый самолет в практической своей деятельности.

«Такие выдающиеся летчики, как Мазурук, Каминский, Михаленко, своими смелыми, мастерскими полетами в Арктике и Антарктике, в районе дрейфующих станций и побережья Ледовитого океана дали самолету путевку в жизнь». Так оценивает Антонов подлинную практическую школу испытаний своего самолета.

И он прав. Чукотка дала исчерпывающую характеристику самолету АН-2.

Известный полярный летчик Михаил Николаевич Каминский взял на себя нелегкую задачу внедрения нового самолета в Заполярье.

— Такую сырую машину посылать в Арктику нельзя, — говорил главный инженер Управления полярной авиации. — Разумнее годик-другой доводить ее в других местах, а потом — рисковать в Арктике.

— Ваше мнение, товарищ Каминский? — Это вопрос к летчику.

— Если я разобьюсь, то главный инженер получит выговор, а я лишусь своей головы. Так что по-настоящему рискую в первую очередь я.

За мнение Каминского вступился известный полярный летчик Мазурук:

— История полярной авиации — это история сплошных испытаний. Мы испытывали силу сопротивления природы, она испытывала нас и наши самолеты. Не было еще случая, чтобы

полярные летчики уклонялись от риска, если он необходим. Нельзя осваивать Арктику, ничем не рискуя.

— Летите в Арктику и делайте там все, что позволит машина, — сказал в заключение начальник полярной авиации. — Мы верим вашему опыту и благоразумию. Работайте спокойно.

Боевая троица — летчик Михаил Каминский, механик Михаил Чагин и неизменный представитель КБ Александр Эскин — проделала на самолете фантастически сложный и рискованный рейс по Арктике и Чукотке протяженностью в тридцать тысяч километров.

Они пришли к единственному и непреложному выводу: АН-2 — это именно та машина, которая необходима Арктике.

Нужной она оказалась и на Северном полюсе. Начальник станции «Северный полюс-5» Н. А. Волков писал Олегу Константиновичу:

«С удовольствием сообщаю Вам, что первое детище Вашего коллектива, самолет АН-2, с большим успехом обеспечивает нашу работу здесь, в центре Ледовитого океана.

Этот замечательный самолет работал у нас в полярный день и под управлением талантливого летчика В. М. Перова выполнил немало сложных заданий с посадками на тающие льды во многих точках океана. Но особой похвалы заслуживает его работа с наступлением полярной ночи. Жизненно важную для нас задачу он решил, перебросив с большого ледяного аэродрома в расположение лагеря 80 тонн груза, необходимого на период полярной ночи. Им было сделано свыше 200 полетов по обеспечению научной программы станции».

Не меньшую помощь оказали АН-2 и исследователям Антарктиды. Десятки писем и фотографий с изображением пингвинов на фоне «Аннушки» получил в свое время Антонов.

Его самолет произвел подлинную революцию в освоении крайних широт земного шара. Это не случайно. Вот что говорит по этому поводу летчик Каминский:

— Знаете ли, что такое культурная революция на Севере? Это советская власть плюс авиация. А северная авиация без АН-2, как левша без левой руки.

И люди торопятся благодарить конструктора за его удачу в любой форме. Вот одно из писем, которое мне хочется воспроизвести целиком, — в нем откровение души, выраженное стихами.

«Уважаемый Олег Константинович!

Недавно смотрел передачу по телевидению, где демонстрировали воздушные корабли, созданные под

Вашим руководством. Среди них был юбиляр — тридцатилетний АН-2.

По этому случаю посылаю Вам свои стихи „Другу ветерану“.

Кораблей воздушных много
Рвется в пятый океан.
Есть такие —
Что в дорогу
Старт за скорость звука дан.
Но средь разных самолетов
Есть один аэроплан,
Постоянно он в полете
И зовется просто — АН.
Он и съемки выполняет,
И к геологам летит,
От пожаров защищает,
Зорко с воздуха следит.
Возит полные кабины
Почты, грузы — все не счесть.
Скажут, нет такой машины…
Отвечаю четко: — Есть!
АН всегда у нас в почете,
Не скажу я лишних слов —
У него на все работы
Есть ответ: — Всегда готов!

Сам я бывший военный летчик. Вот уже 8 лет летаю командиром АН-2 в Уктусском аэропорту г. Свердловска.

С уважением, Журавлев Владимир Александрович 10 октября 1977 г.».

Самолет АН-2 приобрел воистину всемирную популярность. Вот письмо из молодежной китайской газеты, опубликованное 25 декабря 1957 года.

«На ровном аэродроме стоит первый гражданский самолет, изготовленный в Китае. Это самолет АН-2.

Он недавно окрашен, и мы чувствуем приятный запах свежей краски. Весело блестят на солнце его зеленые крылья, фюзеляж и оперение.

Под бурные аплодисменты и радостные возгласы собравшихся летчики входят в машину. Мотор рокочет, винт вращается. Самолет, как стрела, стремится вперед,

отрывается от земли и гордо летит в лучезарном небе.

Многочисленные зрители радостными криками приветствуют полет. Они прыгают от восторга.

Сегодня необычный день! Открыта первая блестящая страница истории развития авиационной промышленности нашей страны.

Рождение самолета АН-2 в Китае имеет глубокое значение. Летай гордо, смело, быстро, АН-2! Ты нужен родине, тебе везде будут рады!

Ли Тимцзи».

А вот сообщение из американского журнала «Самолет и пилот» № 8 за 1982 год:

«Известный коллекционер летающих одномоторных самолетов Е.-Дж. Готэрд пополнил свою коллекцию советским самолетом АН-2.

В груде обломков и списанных машин в аэропорту в Индии, в Нью-Дели, американец неожиданно обнаружил советский самолет. Видимо, он находился здесь уже давно, так как в кабине самолета гнездились кобры. Он приобрел металлолом и вывез его в Америку.

15 месяцев потребовалось на то, чтобы восстановить антоновский самолет. В настоящее время он уже летает.

Это самый интересный экспонат довольно значительной коллекции самолетов. Вот уже столько лет ее собирает богатый пенсионер, который может покатать вас или предоставить в ваше распоряжение самолет практически из любой страны, в том числе и советский».

Несколько лет тому назад сотрудник антоновского КБ Николай Степанович Трунченков был на торгово-промышленной выставке в Копенгагене, в Швеции.

К нему неожиданно подошел пожилой мужчина и представился на ломаном русском языке;

— Эрик Броун. Я учитель географии. В прошлом воздушный бродяга.

— Что вы хотите?

— Я летал на самолетах многих марок. Последнее время — на «Бивере» канадской авиакомпании. На Севере потерпел аварию — сбился с курса. Спасли меня русские на АН-2.

— Знаю такой самолет… — улыбнулся Трунченков.

— Площадка маленькая, с полсотни метров, а вокруг торосы. «Бивер» машина неплохая. Да и я не так уж скверно летаю. Но я не мог сделать то, что сделали русские на своем биплане. Они

приземлились там, где я разбился. А взлетели на перегруженном самолете там, где вообще нельзя взлетать…

— Ну, что ж, поздравляю вас со спасением…

— Русские — отличные пилоты. АН-2 удивительный аэроплан. Он может сесть даже на крышу сарая, а взлетать с колокольни. Если вы имеете контакт с фирмой Антонова, передайте ему и его парням мое искреннее восхищение.

— На счет колокольни вы преувеличиваете, а на сарай, если он большой, АН-2 сесть может, — рассмеялся Трунченков. — Что же касается фирмы Антонова, то у меня с ней контакт есть и ваши слова, адресованные Антонову, я обязательно передам с удовольствием.

Много путешествуя по свету, мне не раз приходилось отмечать исключительную популярность «Аннушки».

Помнится, в шестидесятые годы, когда я работал в Африке, в Мали, я неожиданно встретился с советскими летчиками сельхозавиации, которые работали в крупнейшей фирме, производящей хлопок, — «Офис дю Нижер».

Прекрасные ребята, они обрабатывали химикатами хлопковые поля, а также занимались гражданскими перевозками в этой африканской стране, расположенной в центре Африканского континента.

Температура здесь, в районе экватора, достигает в летний период 45–50 градусов.

— «„Аннушка“ не подводит даже в этих условиях, — говорил мне Николай Муранов.

Как-то мы получили задание перегнать два самолета в Бомако из Алжира. Для этого надо было пересечь всю пустыню Сахару с севера на юг. А это ни много ни мало свыше трех тысяч километров. Такого на одномоторных самолетах еще никто не рискнул сделать. Заправили мы самолеты до предела Получили месячный запас пищи и по 400 литров воды на каждый самолет. Дали нам карабины с запасом патронов и сказали:

„Скатертью дорога… Но запомните — Сахара шутить не любит“.

И что же… Две „Аннушки“ проскочили всю Сахару, как ни в чем не бывало. Так-то, пусть знают наших!..»

Массовое производство АН-2 налажено на польских заводах — они производят нестареющую машину в тысячах экземпляров в год.

Незадолго до своей смерти Олег Константинович, обращаясь к польским рабочим, высказал авиастроителям своеобразное завещание по одному из вопросов, который всегда волновал Генерального, — о народном творчестве в авиастроении.

«Самодельщики — ценнейший контингент людей. Они преданы, горячо влюблены в свое дело. Надо не мешать массовому авиаконструированию, всячески поднимать это благородное, нужное дело.

Должен признаться, мы давно черпаем из этого источника: авиамоделисты Киевских Дворцов пионеров — золотой фонд нашего КБ.

Надо поддержать любителей, объединить их в широкую, гибкую организацию, которая не подавляла бы их инициативу и воображение, а помогала им».

…«Аннушка» стала самой универсальной машиной из всех известных. Она «овладела» 18 профессиями, как подсчитали специалисты. Здесь, кроме сельхозработ, и пассажирские функции, и связные — почтовые, и борьба с пожарами, и аэрофотосъемки, и медицинская служба.

Как-то Олег Константинович шутливо сказал:

— Пока мы не научились разве что пахать и убирать урожай самолетами. Но меня не оставляет надежда, что и эта проблема будет когда-нибудь решена.

Кто-то подсчитал десять лет назад, к тридцатилетию работы самолета, что «Аннушки» за эти годы 85 тысяч раз облетели вокруг земного шара и сделали не менее 9 тысяч рейсов на Луну. Можно представить себе, что проделали эти чудо-машины еще и за истекшее десятилетие.

За создание АН-2 О. К. Антонову, А. Я. Белолипецкому, А. А. Батумову, А. В. Болботу, В. А. Доменіковскому, Е. К. Сенчуку и Н. С. Трунченкову была присуждена Государственная премия. Разговор о нестареющей «Аннушке» хочется закончить суждением выдающегося конструктора А. С. Яковлева:

«Еще в сороковых годах в конструкторском бюро Антонова был создан многоцелевой легкий одномоторный биплан, который получил признание и широкое распространение не только в нашей стране, но и за рубежом.

АН-2 с поршневым двигателем АШ-62 М мощностью 1000 л.с. долгие годы применялся в самых различных областях СССР.

Это безотказный и незаменимый воздушный труженик и в сельском хозяйстве, и на местных пассажирских линиях. АН-2, как и знаменитый поликарповский ПО-2, один из самых долговечных самолетов нашей Родины. Такие самолеты не имеют возраста».

КАЖДЫЙ СОЛДАТ ДОЛЖЕН ЗНАТЬ СВОЙ МАНЕВР

Однажды корреспондент французской газеты спросил Олега Константиновича Антонова:

— Скажите, сколько самолетов вы создали?

— В наш век техники «сам», то есть я один, не смог бы создать не то что самолет, но даже простую стиральную машину, — с улыбкой ответил Генеральный конструктор.

А где-то позже, уже при других обстоятельствах, он как бы продолжил эту мысль:

— В названии самолетов нашего конструкторского бюро значится моя фамилия. Но было бы наивным считать, что АНы — плод только моей работы. Если бы все, кто принимал непосредственное участие в создании «Антея», например, поставили на нем свои автографы, то им не хватило бы места.

Вспоминаю и такое восклицание Генерального:

«Что мог бы сделать конструктор самолета, если бы с ним не работали такие опытные специалисты, как товарищи Брагилевский, Авраменко, Никитин, Гуржий, Чмиль, Федоров, Гиндин, Абрамов, Сошин, Красуцкий, Кабаев, Кабабчан, Шитиков и многие другие».

Среди этих и многих других непосредственные соратники Антонова: Белолипецкий, Балабуев, Шахатуни, Сенчук, Гельприн, Грацианский, Батумов, Король, Рычик, Трунченков, Кондратьев, Шиврин, Смирнов, Эскин.

А что стоят замечательные летчики-испытатели антоновской летно-испытательной станции: Калинин, Давыдов, Лысенко, Терский, Курлин.

Гигантский коллектив руководителей проектов, отделов, расчетчиков, испытателей, экономистов.

Теплые слова Генерального о своих соратниках говорят о полном отсутствии тщеславия у человека, которого порой величают в нашей прессе Отцом транспортной авиации.

Как же произошло, что человек с такими задатками скромности все же поднялся до самого высокого уровня в коллективе, создающем одну из самых удивительных машин века — новый, еще невиданный самолет.

— Наверное, тот, кто хотел «стать Генеральным конструктором», — пояснил как-то Антонов, — не достигал цели! Тот же, кто хотел строить, искать, не считаясь ни с чем и ни с какими трудностями, незаметно для себя становился

Генеральным конструктором.

Думается, Олег Константинович, безусловно, прав. Наш век характеризуется работой колоссальных коллективов, решавших и решающих сложнейшие вопросы и процессы, такие, как освоение космоса и атомной энергии, использование кибернетики, массовый выпуск автомобилей и многое, многое другое, без чего уже не может существовать цивилизация.

Взаимоотношения ведущего, как принято называть главного, или даже еще выше, Генерального руководителя той или иной отрасли, с подчиненным ему коллективом неотвратимо становятся сегодня во главу успеха.

И не зря этому вопросу подчинены сегодня различные исследования во многих странах.

Чтобы понять в данном случае позицию Антонова, как Генерального конструктора в его отношениях с огромным коллективом создателей самолетов, стоит познакомиться с опытом одного из ведущих менеджеров Америки.

В недавно вышедшей книге бывшего президента автомобильной компании «Форд» Ли Якокка автор делает попытку разобраться в сцепке понятий «руководитель — коллектив».

Вряд ли эта связка работает стихийно.

Задумаемся, как составляется коллектив в наше время. Кто занимается вопросами психологической совместимости его членов? Кто становится чаще всего у руководства творческой группы? Да творческая ли она во всех случаях?

Этот вопрос интересует сегодня многих руководителей производства как в нашей стране, так и за рубежом. И что интересно, во многом эти точки зрения схожи.

Послушаем, что говорит на эту тему человек, получивший специальную подготовку руководителя, знающий, что почем в этом безумном мире крупномасштабной промышленной коммерции. В его личном подчинении было одно время свыше одиннадцати тысяч человек.

Ли Якокк приводит в своей книге интереснейшую беседу со своим близким другом, знаменитым американским футбольным тренером Венсом Ломбарди.

Не могу не привести ее с некоторыми сокращениями.

> «Я спросил у него, как он добивается успеха?
>
> Мне хотелось узнать поточнее, как создается команда-победительница.
>
> — Для начала надо учить основам, — сказал Ломбарди. — Игрок должен знать суть игры и как вести

ее с позиции, которую он занимает на поле. Затем его надо держать в узде — я говорю о дисциплине. Ребята должны играть, как единая команда, а не как скопище ярких личностей. Необходим еще и третий элемент: если вы намерены играть вместе, как единая команда, вы должны быть внимательны друг к другу. Вы должны друг друга любить… Эту связь называют часто чувством локтя…

Затем он добавил чуточку смущенно:

— Только тебе-то зачем все это растолковывать, Ли? Ты ведь руководишь промышленной компанией.

— А что компания, что спортивный клуб — различия никакого. Разве автомобиль — дело рук одного человека?

Но особенно мне запомнились следующие его слова:

— Всякий раз, когда футболист играет на поле, он должен играть весь — от подошв до макушки. Он до последней клеточки должен находиться в игре. Одни играют мозгом, и, конечно, чтобы стать первым в чем угодно, надо иметь голову на плечах. Но самое главное: надо играть сердцем.

Вене, разумеется, был стопроцентно прав. Слишком уж часто я сталкивался с людьми и умными, и талантливыми, но не способными играть в команде».

Приведенный эпизод из книги представляется мне чрезвычайно важным, особенно сейчас. Однако продолжим знакомство с откровениями американской книги Ли Якокка.

«Если речь идет о коллективе, — продолжает Якокк, — то абсолютно необходимо, чтобы все служащие вносили посильный вклад в общее благо и придумывали методы более эффективные, чем существующие. Вовсе не обязательно принимать каждое рационализаторское предложение, но если не воскликнуть „отлично придумано!“ и не похлопать придумавшего по спине, он уже никогда вам больше ничего не предложит. Наибольшее удовлетворение, как руководитель, я получаю, когда кто-то, кого считали серой посредственностью, вдруг показывает, что он на своем месте. И только потому, что его выслушали и вовремя поддержали».

Нельзя не согласиться с этой весьма здравой концепцией.

А вот что думает американский менеджер о роли

руководителя:

> «Сильная личность и самодовольная личность, — пишет Якокк, — это далеко не одно и то же. Свойства первой необходимы для дела, свойства второй — для него губительны. Сильная личность трезво оценивает свои возможности. Такой человек уверен в себе, знает, что способен достигнуть, и действует целеустремленно.
>
> Самодовольный же человек постоянно ищет признания. Ему требуются непрерывные похвалы. Он считает себя выше всех и высокомерен с подчиненными. Надо дать возможность подчиненному самому вести мяч, — продолжает автор, видимо, вспоминая ранее высказанную футбольную параллель. — Если вести дело по-своему, наилучшим, как ему кажется, способом, он уже приложит все силы для доказательства, что его способ действительно наилучший. Любой что-то стоящий начальник всегда предпочтет иметь дело с людьми, которые замахиваются на лишнее, чем с теми, кто старается сделать поменьше».

Одним из основных качеств начальника Ли Якокк считает решительность. Однако для принятия окончательного решения необходим еще целый ряд факторов.

Нужно изучить все необходимые для решения данные. Однако полностью сделать это невозможно — факты можно собирать бесконечно. Где же остановиться?

Руководитель должен «поймать нужный момент» для решения — собственно, на этом все зиждется, — говорит автор.

А «решающий прыжок» с наличием достаточного, но, естественно, не окончательного количества фактов может быть сделан только тогда, когда руководитель, опираясь на «нутряное чутье», сможет «предугадать» обстановку. Конечно, без известной доли риска здесь обойтись невозможно. Действует интуиция.

Но что интересно, констатирует Якокк, обычно всем рекомендациям вопреки подавляющую часть важнейших решений принимают не комиссии и комитеты, а руководитель — то есть личность.

«Я всегда придерживался линии максимальной демократии до момента окончательного принятия решения. Затем я превращаюсь в абсолютного командира. „Ну, я выслушал всех, — говорю я. — А теперь будем делать то-то и так-то!“ Дело в том, что комиссии необходимы, но они не должны подменять индивидуальности».

И вновь Якокк прибегает к метафоре. «Здесь же все, как на

утиной охоте, — говорит он. — Наводишь ружье на утку, видишь ее в прорези придела, но утка все время движется. Чтобы не промахнуться, необходимо двигать ствол ружья. Комиссия же, принимающая кардинальное решение, не всегда способна успеть за событиями, на которые отзывается. К тому времени, когда комиссия готова спустить курок, утка давно успела улететь».

Образное мышление автора книги чрезвычайно точно говорит о постоянной «необходимости двигать ствол ружья», которое прижато к плечу подлинного руководителя, обладающего смелостью и достаточным набором необходимых факторов.

После знакомства с американской точкой зрения на проблему «руководитель — коллектив», очень интересно выслушать мнение Антонова, которое он неоднократно высказывал.

«Спрос на „сильные личности“ проходит, как проходит спрос на бессловесных и слепых исполнителей… Ныне спрос на руководителя совсем иного типа… Такой руководитель должен быть культурным и образованным, то есть передовым человеком нашего советского общества. Он, по моему глубокому убеждению, должен быть предельно терпимым, даже мягким, да-да, мягким человеком. Ведь мягкость в обращении вовсе не исключает твердости воли.

Такой руководитель должен обладать огромным, основанным на обширном опыте и знаниях, даром убеждения и никогда не прибегать к голой команде. Плох тот руководитель, который, не сумев убедить подчиненных, станет топать ногами и кричать: „Делайте так, потому что я так хочу!“

И уж конечно, сам он не должен быть тупым исполнителем. Делая даже самое маленькое дело, он обязан помнить о коренных задачах, о конечных целях…»

Как же расценивается Антоновым коллектив?

В одном из его выступлений читаем:

«Составить весь коллектив из одних энтузиастов вряд ли возможно. Но организовать дело так, чтобы энтузиасты задавали тон, определяли творческое лицо коллектива, можно и нужно.

Бывали, правда, редкие случаи, когда конструкторские или научные коллективы возглавляли люди, интересовавшиеся больше должностями, окладами и премиями, чем новой техникой. Они наивно считали, что новую технику можно создать руками платных сотрудников, „за деньги“, без идеи, воодушевляющей и сплачивающей весь коллектив в единое целое.

Все эти попытки кончались провалом или результат достигался за счет несоразмерно больших затрат и потери времени».

Чрезвычайно интересно мнение Антонова о подчиненном

коллективе.

«Коллектив не создается приказами, хотя они и нужны. Не создается только собиранием и перестановкой людей. Коллектив объединяет не здание, в котором он работает.

Главное, без чего коллектив не может быть, — это единство цели, стремление внести свой вклад в великое дело создания справедливого общества на земле…

Коллектив — вот истинный творец всего, что создается в нашей стране в любой отрасли деятельности, достойной человека.

Главное, если говорить применительно к нашему КБ, это правильно поставить главную задачу. Если коллектив понимает и принимает ее, тогда не надо его „подстегивать“.

Важно обеспечить возможность каждому полностью раскрыть себя, отдать то лучшее, на что способен».

Кто же является той основной движущей силой, на которую опирается в своей творческой деятельности Генеральный конструктор. Это — молодежь… Приведем размышления Антонова на этот счет.

> «Каждый четвертый сотрудник нашего КБ в возрасте до 28 лет… Наша молодежь всегда стремится быть на острие самых важных и ответственных задач.
>
> Строится ли самолет, запускается ли в серию другой — юноши и девушки всегда считают себя мобилизованными работать по-ударному, создавать штабы шефства, поддерживать ценные почины и начинания.
>
> Особенно ярко это проявилось при создании самолета АН-28. Машину эту по праву можно считать молодежной, комсомольцы и молодежь КБ шефствовали и над проектированием, и над изготовлением ее. Неслучайно на борту АН-28 появился комсомольский значок.
>
> Хотелось бы предостеречь молодых конструкторов от некоторых неправильных методов конструирования, а их, разумеется, гораздо больше, чем правильных.
>
> Самая частая ошибка — это бездумная лепка по трафарету, когда конструктор не анализирует технических условий, глубоко не задумывается над своей работой. Ему поручили сделать какой-нибудь узел, он и делает так, как делал это сам вчера, как его сосед делал позавчера, по уже готовым шаблонам.
>
> Конструктор должен вырабатывать привычку к

абстрагированию необходимого от всего случайного, наносного, не составляющего существа решаемой задачи. Добиваться этого можно и нужно. Такая самодисциплина и не дается сразу, она воспитывается постепенно, благодаря силе воли и сосредоточенности.

В результате анализа и обдумывания технических условий правильное решение приходит, как неизбежный вывод, часто даже однозначный.

Труд бывает простой и сложный.

Труд конструктора — это сложный труд.

Сто, двести лет тому назад было много ремесленников, высококвалифицированных рабочих, которые от деда к отцу, от отца к сыну перенимали навыки и секреты и таким образом выпускали продукцию практически без участия конструктора Они сами были конструкторами своих изделий.

С развитием мануфактуры в машинной индустрии профессия конструктора отделилась от профессии человека, непосредственно занятого производством того или иного изделия. Конструирование стало специальным занятием.

Мы с вами живем в эпоху, когда функции конструктора четко отделены от функции рабочего завода.

Но уже сейчас начинается обратный процесс, который мы относим к зримым признакам будущего. Он заключается в том, что эти функции вновь начинают объединяться.

Повышение квалификации рабочего, участие в рационализаторской и изобретательской деятельности приводит к тому, что рабочие принимают все большее участие в конструировании изделия, агрегата, детали.

Мы можем уже ясно предвидеть время, когда труд рабочего сольется с трудом конструктора, когда управление автоматическими линиями потребует квалификации не рабочего, а техника или инженера и, вероятно, конструктора, который будет совершенствовать и предмет своего производства, и методы его изготовления».

Этот разговор о взаимосвязи Генерального конструктора с коллективом хочется закончить воспоминаниями замечательного летчика Марины Попович, поставившей на «Антее» 27 мировых рекордов.

Она рассказывает:

«Как-то за границей, на пресс-конференции, меня спросили: в Советском Союзе самолеты носят имена генеральных конструкторов. А как к этому относятся летчики?

И я с гордостью ответила, что на нашей голубой планете это давно стало доброй традицией.

Все мы знаем эффект Доплера, комету Галлея, закон Ньютона, пролив Беринга, таблицу Менделеева и т. д.

Человечество с благодарностью увековечивает имена ученых, конструкторов, изобретателей, первооткрывателей.

В конструкторском бюро, которым руководит Олег Константинович, всегда деловой, творческий настрой.

Он развивает в людях чувство высокой ответственности, стремление к творчеству, прививает людям любовь к технике, воспитывает высокий патриотизм во всем.

И сам обладает счастливым даром убеждения. Насколько я знаю, он всегда в хорошем настроении, приветлив, молод.

Олег Константинович убежден, что молодость — не мера времени, лет, а мера душевного потенциала И это действительно так».

ЛЕГКО ЛИ БЫТЬ ПЕРВЫМ

Было это давно, в 1954 году. На испытательный аэродром опытного завода прилетел новый самолет антоновского КБ — турбовинтовой АН-8. Все удивлялись: впервые в транспортной авиации появилась машина новых габаритов, нового облика.

— Пузатый воздушный дельфин, — сказал кто-то.

Поражал широкий фюзеляж, приземистые шасси, экономная компоновка всех элементов необычного летательного аппарата.

Выдающийся авиаконструктор, которого впоследствии назвали патриархом советской авиации, с интересом знакомился с новой машиной. Молча он обошел самолет несколько раз, придирчиво осматривая детали машины. В обширном грузовом помещении самолета он неожиданно, ни к кому не обращаясь, бросил короткую реплику: «Хороший сарай».

Человеком этим был всемирно известный конструктор Андрей Николаевич Туполев.

Так отметил он появление на свет нового класса транспортных самолетов — широкофюзеляжной авиации, впервые зародившейся в нашей стране.

«Для нас это было лучшей похвалой…» — вспоминал Антонов.

Интересно, что ровно через десять лет, когда в небо поднялись уже многие гиганты этого поколения, вплоть до знаменитого «Антея», реплика, подобная туполевской, повторилась. В этом случае она слетела с уст министра авиационной промышленности Петра Васильевича Дементьева.

Работа над АН-22 завершалась в цеху опытного завода. Здесь стоял еще бескрылый фюзеляж гигантского самолета, заполняя все помещение цеха. Где-то там, высоко-высоко над головой, просматривалась дельфинья морда необычной машины. Выпуклое массивное тело ее как бы растворялось в полутемной глубине цеха.

— Да ведь это дирижабль! — громко воскликнул министр. — Неужто полетит?

Так был окончательно преодолен психологический барьер признания «толстого» фюзеляжа в авиации. Признание состоялось не только в нашей стране, но и во всем мире. Выход «Антея» на мировую арену в парижском салоне вызвал к жизни, но только через три-четыре года, аналогичные конструкции грузовых самолетов, которые появились за рубежом. Американский «Боинг-747», «Галакси», за ними «дугласы», «локхиды», европейский аэробус А-300 и другие.

Так получило признание новое направление в строительстве крупных самолетов — широкофюзеляжное. У истоков его стоял Олег Константинович Антонов, опиравшийся не только на свой творческий расчет и опыт, но и на помощь нескольких авиационных институтов страны, ЦАГИ и других учреждений.

В период поездки в Бельгию Олег Константинович еще не знал, что его самолет АН-10 награжден золотой медалью Всемирной выставки и отмечен ее почетным дипломом.

Это действительно был в то время один из лучших самолетов в мире. Широкофюзеляжный, четырехмоторный, турбовинтовой самолет АН-10, он же «Украина», воплощал в себе новые принципы в авиации, созданные в короткое время советским конструктором.

Вот что отвечал Антонов окружившим его журналистам.

— Что позволило так быстро создать новую машину?

— Сотрудничество промышленности с конструкторским бюро. Вот вам пример: когда нам потребовалась помощь со стороны известного конструктора А. Н. Туполева, он передал нам необходимую техническую документацию, что значительно ускорило работу.

— Каково будущее турбовинтовых самолетов?

— Мне кажется, турбовинтовые самолеты будут основными самолетами гражданского воздушного флота в ближайшее время. Известно, что средняя крейсерская скорость обычных поршневых самолетов равна примерно 300 км/час. Скорость типичного турбовинтового самолета вдвое выше, а его грузоподъемность больше в четыре-пять раз. Я думаю, что этих данных достаточно, чтобы отдать предпочтенье турбовинтовой машине. «Украина» — АН-10 может базироваться на любом аэродроме и не требует удлинения взлетно-посадочных полос. Все эти возможности доказываются на практике исключительно широким использованием нового самолета в самых разнообразных условиях.

Пресса того времени рассказывает о необычных рейсах, удачно совершенных новым самолетом.

Так, под заголовком «Москва — Вашингтон — Москва» публикуется в «Советской авиации» сообщение ТАСС от 1958 года о том, что на АН-10 были отправлены в Америку саженцы рябины мичуринской, сирени амурской, сибирской лиственницы, сосны бородавчатой, березы, черемухи, липы в возрасте от двух до двенадцати лет; самолет был специально переоборудован для получения лучшей температуры при транспортировке саженцев на большие расстояния.

В статье «АН-10 садится на льдину» рассказывается о том, что

в ночь на 6 апреля 1960 года самолет АН-10 с четырьмя турбовинтовыми двигателями, в транспортном варианте, с грузом на борту более 8500 килограммов стартовал с одного из арктических аэродромов. Самолету была поставлена задача доставить новой смене зимовщиков на станции «Северный полюс-8» горючее и другое имущество, совершив там посадку. Для этой цели была выбрана льдина длиной 1300 метров. АН-10 отлично произвел посадку и через некоторое время стартовал на Большую землю.

Интересно отметить, что разгрузка самолета в таких условиях длилась всего лишь 15 минут. Для того, чтобы перевести за один рейс 8500 килограммов груза, ранее требовалось до 6 поршневых самолетов ИЛ-14. А ведь таких посадок на дрейфующий лед только одной станции СП-8 было произведено самолетом АН-10 семь.

Близнец АН-10 транспортный самолет АН-12 выполнил в 1961 году исторический перелет Москва — Антарктида, на полярную станцию Мирный и обратно, общей протяженностью свыше 52 тысяч километров.

Таким образом самолеты Антонова побывали на обоих полюсах земного шара.

Побывали они и в других концах земли, в Индии, в Гималаях.

Летчик Юрий Владимирович Курлин рассказывает о своей работе в Индии:

> «И вот настал день испытаний. Идем на высоте девять тысяч метров, а до гребней гор всего три-четыре километра. Вершины отдельных пиков кажутся совсем близкими.
>
> Штурман Иван Федоров, „обшарив вокруг“ лучом радиолокатора, сообщает: „Мягких скал не обнаружено, все твердые“.
>
> Подходим к точке. С высоты буквально спиралью ввинчиваюсь в каменный колодец, на дне которого расположен аэродром. Машина проваливается вниз, но в последний момент выравниваю ее, и мы уже катимся по грунту.
>
> Зарубежный специалист, которому мы доставили тяжелый трактор для дорожных работ в Гималаях, был восхищен. Он нам сказал, что американская комиссия, побывавшая недавно здесь, признала аэродром неприспособленным для посадки американского самолета „Геркулес“ того же класса.
>
> Не менее сложным был взлет. Пробежав буквально

две сотни метров, почти перед самой скалой мы оторвали колеса от земли и с резким набором ушли в высоту».

За создание самолета АН-12 О. К. Антонову, А. Я. Белолипецкому, В. Н. Гельприну, Е. А. Шахатуни, Е. К. Сенчуку была присуждена Ленинская премия. Многие сотрудники ОКБ награждены орденами и медалями.

Не меньшим успехом пользовался и пассажирский вариант — самолет АН-10. Его конструкция была максимально унифицирована с АН-12. Достаточно сказать, что общность деталей этих двух самолетов-близнецов составляет девяносто два процента.

Высокая степень унификации вполне оправдана. В первую очередь это сэкономило много труда и времени в ОКБ, на серийных заводах и в эксплуатации. А поскольку самолеты-близнецы строились на разных заводах, помогавших друг другу, то унификация здесь была весьма полезной для производства.

Здесь действовал также принцип, провозглашенный Генеральным конструктором, как основной в его деятельности, — принцип модификации уже созданной конструкции.

Так появились десятки модификаций самолетов АН-2. АН-12, АН-24 и других.

Такой же процесс проходил и с АН-10. Первые модели имели 85 пассажирских мест, затем били машины на 100 и 110 мест. Через десять лет АН-10 стал 118-местным.

Выйдя на трассы в июле 1959 года, АН-10 собрал на своем борту свыше десяти миллионов пассажиров и около пятисот тысяч тонн груза, а к началу 1971 года «десятка» перевезла уже свыше тридцати пяти миллионов человек и миллион тонн груза.

Таким образом АН-10 по «удельному» количеству пассажиров и грузов занимал первое место среди самолетов подобного класса.

Принадлежал этому самолету и мировой рекорд скорости, вне миделя, цифра выше в 2,15 раза (термины «вне миделя» означает независимость от формы фюзеляжа).

Из расчетов было хорошо известно, что этого бояться не следует. Если задаться определенным объемом, то оказывается, что наименьшее сопротивление будет не у длинного фюзеляжа с маленькой площадью поперечного сечения (миделя), а у фюзеляжа довольно короткого со сравнительно большим миделем, но зато имеющего меньшую площадь наружной поверхности и меньшее сопротивление трения в обтекающем его потоке воздуха.

Эти соображения получили полное подтверждение на практике. В самолетах АН-10 с широким фюзеляжем размещались с комфортом 100 пассажиров. А летчик И. Е. Давыдов побил на этом самолете мировой рекорд скорости для винтомоторных самолетов — 730,6 км/ч. Каково?..

Самолет-дельфин, вышедший из КБ Антонова, окончательно завоевал «пятый океан», обновив существовавшие в мире воздушные традиции.

Именно это — обновление и замена традиций в самолетостроении — характеризовало новаторскую конструкторскую деятельность бюро Антонова. «Мозговой трест» его замахивался порой на святое святых в авиации.

Еще бы… Давно известно, что лучший крепежный материал в авиации — болт и заклепка. Давно испытано. Давно доказано.

А что если вместо сотен тысяч заклепок применить сварку? Сверление отверстий под заклепки ослабляет дюралевые листы. Оказывается, головки заклепок ухудшают аэродинамические свойства самолета… И как выяснилось, значительно…

Рассказывают, был такой случай при сборке самолета АН-10 на опытном заводе.

Кто-то предложил для ускорения выполнения графика заменить заклепки с потайной головкой на заклепки обычные, выпуклые.

— Так быстрее, да и дешевле.

Доложили Антонову. Он задумался.

— А что говорят аэродинамики? — спросил он.

— Они говорят, подсчитать надо.

— Хорошо, подсчитаем, — сказал Антонов и вытащил из кармана счетную линейку, с которой никогда не расставался.

Через несколько минут пришло его заключение: самолет теряет в скорости один километр в час.

— Ну что ж, это чепуха в сравнении с огромной скоростью самолета.

— Чепуха, говорите? Давайте-ка подсчитаем, сколько рублей мы потеряем в данном случае.

Только на одном самолете за всю его жизнь потери составят 20 тысяч рублей. А если самолетов в серии — сто. Потери составят 2 миллиона рублей. Вот что могут сделать простые заклепки. Что поделаешь, теория больших чисел…

Вернемся к сварке.

Сварка в авиации — дело непростое. Легкие сплавы алюминия, из которых делают воздушные корабли, плохо поддаются сварке. Этот орешек оказался не по зубам многим зарубежным фирмам.

На помощь антоновцам пришел знаменитый Институт электросварки имени Б. Е. Патона.

Директор его, личный друг Олега Константиновича, выполнил обещание — в институте был разработан метод точечной сварки алюминиевых листов. Опытные образцы рвались при испытаниях не по шву, а по живому металлу. Надежно и убедительно.

Для большей надежности шва — ведь самолет предназначен для людей — было предложено дополнительно проклеивать сварные швы. Клей для металла был известен. Но применить его в качестве основного скрепляющего материала на самолете никто не решался.

Клеесварной самолет — почти невероятно.

Но ведь именно таким стал впервые в мире АН-24.

Надежен ли он? Вдруг клеесварные швы подведут. А процесс старения? Самолеты летают ведь годами.

Ответ на эти каверзные вопросы дает практика — свыше тридцати лет эксплуатируются крылатые «двадцатьчетверки» без всяких накладок. При испытании в самолетной лаборатории на выносливость АН-24 выдержал без разрушений 76 246 циклов нагрузки. И это еще не предел.

Новый метод клеесварной сборки самолетов впервые в мире был применен в конструкции антоновских машин. Он изменил весь технологический процесс изготовления самолетов. В цехах авиазаводов стало тихо. Ведь это заклепочные швы создавали при их прокладке пулеметный грохот на заводе. Что говорить, ведь и там среди рабочих были свои «глухари».

Встречаясь с коллективом киевского журнала «Радуга», Олег Константинович Антонов так оценил это нововведение:

«Два листа легкого алюминиевого сплава мы свариваем электрической, точечной сваркой, а потом между ними запускаем клей, который обладает свойством затекать в шов и прочно склеивать листы между собой. Такое клеесварное соединение прочнее, чем клеевое или сварное, отдельно взятое. Оно достаточно долговечно, имеет хорошие эксплуатационные качества. Мы это соединение применили впервые на самолете АН-24, а потом и на „Антее“.

В этом отношении Советский Союз находится впереди других стран мира, включая США».

Умение вовремя подхватить любую, пускай даже случайно оброненную мысль, увидеть перспективы ее развития — вот одна из черт характера Генерального, умевшего индивидуальный интерес активно переключать в русло коллективных решений.

О клеесварке впервые упомянул на совещании главный

технолог Г. Г. Кантер — его идея быстро переросла в коллективе в принятый заводской метод. Так же энергично было подхвачено остроумное предложение старого ветерана КБ, столяра Георгия Петровича Жука.

При проектировании самолетов обязательно строятся большие модели машин в натуральную величину. Даже гигант «Антей» был в свое время воссоздан из дерева с тем, чтобы затем зримо осуществлять на модели проектирование всех деталей. Чтобы создать модель, ее нужно возводить на специальных стапелях из металлических балок и профилей. Долгая, материалоемкая работа…

— Давайте вообще откажемся от стапелей, — предложил столяр. — Для этого надо мысленно разрезать модель самолета вдоль на две симметричные половины. Каждая половина запросто уляжется поверхностью разъема на сборочном столе. В этом случае отдельно изготовляются симметричные правые и левые половины, соединяемые потом в целый фюзеляж путем простого приложения друг к другу.

Этот метод был принят — в результате экономия металла, материала, и, что самое главное, — времени, исчисляемого месяцами.

Еще один пример новаторского решения. При изготовлении пола самолета столкнулись с неожиданной проблемой. Дюралевые листы оказались скользкими, как ледяная поверхность катка, подготовленного к мировому рекорду. Все, что предпринималось для спасения пока что строителей, а затем и пассажиров от падений, не давало положительных результатов. На дюраль накладывали ковер из ткани, резиновые дорожки, сетки — все довольно быстро отставало, коробилось и мешало людям.

Тогда слесарь М. Ф. Гринчук не только предложил, но сам изготовил специальный штамп, придававший гладким, как зеркало, листам дюраля бородавчатую поверхность. Проблема была решена Никакого скольжения и перетяжеления конструкции.

— Как мы не додумались до этого сразу? — вздыхали инженеры.

Додуматься надо до всего — лозунг Антонова. И он со своим коллективом додумывался не только до решения использовать практические предложения, но и до применения новых, казалось бы, сугубо теоретических открытий.

В 1910 году румынский авиаконструктор Коанд случайно обнаружил необычный эффект крыла самолета у поверхности земли — явление, влияющее на подъемную силу при посадке

самолета.

Об «эффекте Коанда» с годами почти позабыли, во всяком случае, ему не придали должного значения.

Решая вопрос о всепосадочном самолете, способном взлетать и приземляться на грунтовых аэродромах, конструкторы помнят: любое уменьшение скорости при посадке приобретает огромное значение. Вот тогда-то и вспомнили открытие румынского конструктора.

Этим явлением решили воспользоваться впервые в мире в конструкторском бюро Антонова. При конструировании самолета АН-72 «эффект Коанда» был использован, и с успехом. У этого самолета посадочный пробег минимальный.

Решающее значение при взлете и посадке самолета приобретает шасси, особенно если учитывать, что практически все самолеты Антонова рассчитаны на посадку на грунтовые аэродромы. А это — уплотненная, а тогда и рыхлая почва, луг, песчаная или галечная коса, в некоторых случаях даже пашня.

Необходимо было создать шасси и его крепление новой конструкции. Его разместили не так, как принято — под крылом, — а непосредственно на фюзеляже, в специальных обтекателях.

— Будет потеряна устойчивость самолета — ведь расстояние между колесами сближено более чем в два раза, — говорили скептики. — Машина опрокинется при посадке.

— Но зато мы избежим, при верхнем расположении крыла, вариант шасси на длинных «ногах аиста», — отвечали им конструкторы. — Наше предложение упрощает всю конструкцию, не нарушая равновесия.

Новая схема размещения шасси, разработанная антоновцами, легла в основу всех тяжелых самолетов. Достаточно сказать, что самый грузоподъемный в мире самолет, сверхгигант «Мечта», по-украински «Мрия», созданный уже после смерти Генерального конструктора, в КБ имени Антонова под руководством П. В. Балабуева, опирается на 17 рядов колес. Это шасси словно огромная гусеница позволяет осуществлять посадку суперсамолета с фантастически большим взлетом весом 600 тонн на обычный грунтовой аэродром.

Огромный запас прочности лежит в основе антоновских самолетов. Ряд их возможностей попросту вызывает удивление: неужели это возможно?

— Да, возможно, — отвечает сама жизнь.

Вот отрывок из письма А. Аристова, в то время советского посла в Польше, адресованного О. К. Антонову:

«Самолет АН-24 произвел вынужденную посадку в районе

аэродрома Вроцлав при сложных метеорологических условиях, в ночное время, при наличии опасных препятствий в месте приземления.

Несмотря на повреждение шасси и плоскостей, фюзеляж самолета не разрушен, пожара не произошло, все пассажиры и экипаж не имели тяжелых повреждений. Благополучный исход вынужденной посадки во многом зависел от конструкции самолета АН-24.

Пассажиры этого рейса обратились ко мне с просьбой передать Вам, выдающемуся советскому авиаконструктору, и Вашему коллективу, создавшему прочный и комфортабельный самолет АН-24, благодарность».

Что же произошло с этим самолетом? Когда выяснилось, что у самолета АН-10 не вышла правая стойка шасси, командир корабля И. Е. Давыдов получил с земли указание «садиться на брюхо». Однако в этом случае причину отказа будет потом трудно найти, рассуждал командир. Запрошу Генерального…

Тот разрешил посадку тяжелого самолета на одно колесо, тем самым взяв всю ответственность на себя. Это характерно для Антонова. Самолет благополучно приземлился.

Но могут случиться и более серьезные происшествия. При заходе на посадку АН-10 случилось непредвиденное — отказало шасси и даже при аварийном запуске не вышло. Пришлось приземлиться непосредственно на фюзеляж. И это с 74 пассажирами на борту… «Был и остаюсь самого высокого мнения о самолете, — рассказывает пилот А. Ф. Гришин, блестяще приземливший машину с непострадавшими пассажирами. — В ситуации, в которой мы оказались, самолет показал себя исключительно надежной системой… АН-10 — высокоплан, винтами и крыльями землю не зацепишь.

Самолет устойчив на малых скоростях, да и площадь соприкосновения с землей при убранном шасси — слава богу! Остальное — дело техники пилотирования. На такой машине можно лететь со стопроцентной гарантией».

Летают антоновские четырехмоторные пассажирские самолеты даже и на одном двигателе. Такой опыт проделал как-то летчик-испытатель Герой Советского Союза Юрий Владимирович Курлин. Вот как описывает этот смелый эксперимент в своей книге Антонов:

> «Четыре двигателя — это хорошо. Отказал один двигатель — самолет летит на трех, практически не теряя ни высоты, ни скорости.
>
> Тем не менее заказчики всегда требуют, чтобы

четырехмоторный самолет мог летать даже при двух остановленных двигателях. Как ни невероятен такой случай, но считаются и с такой редчайшей возможностью.

А если остановить три двигателя?

Расчеты показывают, что это возможно. Устойчивость и управляемость самолета сохраняются.

Ну что ж, попробуем. Это будет отличной проверкой надежности пассажирского самолета уже сверх всякой мыслимой программы.

Вылетаем. На соседнем самолете фотографы и кинооператор. Вот выключается первый двигатель. Второй, третий. Самолет уверенно продолжает устойчивый полет.

Наконец Курлин вновь запускает крайний четвертый двигатель, а останавливает третий, расположенный ближе к фюзеляжу. Большой самолет уверенно летит с одним работающим двигателем на конце крыла…

Опыт удался вполне».

Случались с самолетами Антонова и совсем невероятные случаи. Самолет АН-24 под командой инструктора Арама Богдасарова совершал учебный полет. Отключен один двигатель. Ученик вместо включения его отключает работающий.

На высоте три тысячи метров — самолет без тяги — запустить оба двигателя не удается. До аэродрома двадцать два километра. Инструктор переводит двадцатитонный самолет на режим планирования, благо был он в молодости планеристом. Но ведь качество самолета на планировании вдвое ниже, чем на планере, да и вес его в сто раз больше. Два разворота, тяжелый самолет точно выходит на посадочную полосу. «Промазать» нельзя — на новый разворот уже не выйдешь.

Опыт, хладнокровие пилота делают свое дело — самолет катит по полосе под ликующие крики аэродромной команды, предупрежденной по радио.

Естественный вопрос — откуда такая живучесть антоновских машин? Что лежит в основе их конструирования? То ли новые материалы, то ли новые принципы? То ли новая технология производства?..

Вероятно, все это, вместе взятое, — в едином сплаве, при точнейшем контроле во время воистину безжалостных испытаний.

Но чтобы их проводить грамотно, необходимо четко представить, какие нагрузки и когда испытывает проверяемый

самолет.

Установлено, что конструкция самолета изнашивается не в полете, а главным образом при взлете и посадке. Самолет «стареет» при контакте с землей, а в воздухе он «в своей тарелке».

Самолеты, созданные для работы на коротких линиях, не столько летают, сколько взлетают и приземляются. Это наиболее тяжелые условия для любого самолета. Сколько же таких циклов должен пережить самолет? Подсчитаем…

Примем за основу часовой полет с взлетом и посадкой. Срок службы самолета — 30 тысяч часов. Это 30 тысяч циклов. Их надо провести обязательно, так как ни расчеты, ни опыт конструкторов и технологов, ни умение рабочих никогда не гарантируют полную надежность конструкции Может быть и нестандартное качество материала, и отступление в размерах, и нарушение технологии. В совокупности все это может снизить выносливость конструкции. Как быть? Гонять самолет по воздуху и земле 30 тысяч раз для испытания? Это невозможно — не хватит времени, чтобы получить результаты.

«Ускорить эти важнейшие испытания, — пишет Антонов, — можно, если поместить самолет в лабораторию и там подвергать его в ускоренном темпе искусственно созданным нагрузкам, по возможности точно воспроизводящим действительные…»

Фюзеляж самолета помещают в наполненный водой бассейн. Герметический фюзеляж при каждом «полете» подвергается изнутри действию избыточного давления воды. Воздухом надувать нельзя, так как сжатый воздух аккумулирует такую энергию, что при случайном разрушении может разнести на куски не только самолет, но и всю лабораторию.

Итак, фюзеляж погружен в бассейн. На крылья и оперенье наклеены лямки, к которым присоединена сложная рычажная система, распределяющая строго заданным образом «воздушные» нагрузки по всем поверхностям самолета.

К рычажным системам присоединены гидравлические силовозбудители, создающие нагрузки в десятки тонн.

Все объединено в сложную автоматическую систему, действующую по заданной программе и контролируемую с центрального пункта. Система проверена и запущена.

Начинаются циклы. Один цикл — один условный полет от взлета до посадки. Рычажные системы напрягаются, трассы вытягиваются, изгибаются крылья, киль и стабилизатор самолета. Надсадно стучит вибратор на оперенье.

Еще один цикл. Еще десять. Сто. Тысяча Три тысячи. Остановка для осмотра. Все цело, разрушений нет.

И опять циклы, десятки, сотни, тысячи циклов. Это настоящая

камера пыток для конструкции самолета. Самолет с пристрастием допрашивают: сколько ты выдержишь? Не подведешь ли?

Скрежет металла, шум воды, вздохи гидравлики, стук вибратора… И бесшумная, бесстрастная работа самопишущих приборов.

Сперва испытывают новенький, «с иголочки», самолет, только что вышедший из цеха завода Нагоняют такое количество циклов испытаний, которое обеспечивает усталостную прочность самолета на много лет вперед.

Потом берут самолет после нескольких лет эксплуатации, имеющий наибольшее количество взлетов и посадок, и испытывают снова. Самолет АН-24, сделавший 29 972 полета, был взят в лабораторию и доведен на испытании до 96 тысяч «полетов». Конструкция выдержала и это. Но зато самолет служит надежно.

Сто тысяч раз вздергивали на дыбу старину АН-2, уже пролетавшего мною лет в Аэрофлоте. Вынес старик, хотя и жалко было на него смотреть после этой многомесячной пытки.

И что же? Успокоились прочнисты на этой методике? Ничего подобного. Теперь во время испытаний на крылья накладывают еще и колебания с «собственной частотой». На очереди испытания на акустические нагрузки. Сотни миллиардов циклов…

Пожалуй, пора уже повесить у входа в этот застенок, то бишь в лабораторию, надпись: «Нервных просят не входить!»

Казалось бы, все в порядке. Многие сотни самолетов Антонова трудятся на большинстве линий Аэрофлота, взяв на свои плечи миллионы пассажиров и миллионы тонн груза.

Но здесь произошла первая трагедия. Под Харьковом рухнул АН-10 с пассажирами. Отломилось крыло. Это было невероятно, неправдоподобно. Ведь сотни машин этого типа благополучно летают…

Олег Константинович драматически переживал происшествие.

— Неужели виновата фирма? Что-то не рассчитали… Что-то не так…

Начат и проводить придирчивое расследование: как эксплуатируются популярные самолеты?

Выяснилось, на многих грунтовых аэродромах лужи, грязь, колдобины… Перегруженные самолеты получали в этих условиях недопустимые перегрузки. Эксплуатационники любыми средствами выполняли и перевыполняли план, как говорится, во что бы то ни стало. Это довело некоторые самолеты до опасного состояния. В Самаре выяснилось, что самолет «скрипит в воздухе». Летчики отказались лететь и поступили правильно.

В Харькове при тех же условиях — не отказались. Самолет погиб. Оказалось, он проходил ремонт. Надо было заменить силовые панели — а этого не сделали в погоне за планом. Погибли люди…

Антонов тяжело переживал все случившееся.

Были сняты с линии до выяснения причины все АН-10.

Своими переживаниями он делился со своим другом, знаменитым хирургом Николаем Михайловичем Амосовым.

— Нет, не буду строить больших пассажирских самолетов, — говорил он. — Да и пассажирский вариант «Антея» на 700 пассажиров меня не устраивает. Я не переживу одновременную гибель многих людей. Вы, как хирург, знаете, что такое ночной звонок — кто-то умирает… После катастрофы с «десяткой» я не раз просыпался ночью в холодном поту и дрожащей рукой снимал трубку — неужели авария с моим самолетом?

«Олег Константинович, — заканчивает Амосов, — был слишком чувствительным человеком для генерального конструктора. В то же время это было счастьем для народа. Ведь над АН-10 действительно стоило поломать голову — самолет перевозил в свое время максимальное количество воздушных пассажиров в нашей стране. Как это ответственно… И как страшно допустить здесь даже мельчайшую ошибку».

И каким тяжелым грузом ложится на сердце конструктора каждая катастрофа с созданным им самолетом.

Однажды буквально на глазах у Олега Константиновича разбился АН-8. До конца своих дней Антонов не мог забыть это трагическое событие.

Погибли в Индии и в волнах Атлантического океана на пути к Перу два «Антея». Мучительно пытались выяснить причины гибели этих прославленных и хорошо облетанных самолетов О. К. Антонов и назначенный главным конструктором по АН-22 П. В. Балабуев. Это были тяжелые дни, переживаемые всем коллективом конструкторского бюро, потребовавшие кропотливого анализа конструктивного совершенства самолета и качества его производства.

Памятник, воздвигнутый в Перу советскому самолету, стремившемуся оказать помощь народу далекой страны в ликвидации стихийного бедствия, до сих пор напоминает о трагической гибели воздушного гиганта.

Суровая жизнь вносит свои неожиданные поправки в судьбу хорошо сконструированных, прошедших кропотливые испытания воздушных машин, заставляя мучиться и седеть потрясенных несчастьем создателей.

Бывает и наоборот. Казалось, обреченный уже самолет

выживает сам по себе. Так было, например, с упоминавшимся ранее самолетом АН-8. У него в полете отказал двигатель. Катастрофа казалась неизбежной, и летчики выбросились на парашютах. А самолет без управления, самостоятельно сел на пашню и не разбился.

В «Литературной газете» описан еще один почти невероятный случай. Летчики самолета АН-12 совершили преступление — напились во время полета. Полтора часа самолет летал неуправляемый, не отвечая на запросы с земли. Затем пилоты проснулись, пришли в себя и благополучно приземлили самолет.

Не это ли говорит о прекрасных достоинствах конструкции самолетов, которые, увы, тоже могут попасть в аварию, часто по вине тех, кто призван управлять ими.

Но конструктор, как незримый врач над больным, печется о каждой машине, где бы она ни попала в беду. Он всегда несет духовную ответственность за свое создание. Потому-то и жизнь его беспокойна.

ХРУСТАЛЬНЫЙ БАШМАЧОК — ЗОЛУШКЕ

«У каждого самолета своя судьба. Одни рождаются легко, при всеобщем одобрении, под аплодисменты. Это баловни судьбы.

Другие пробиваются с трудом, доказывая свое право на существование ежедневной тяжелой борьбой, выпадая из планов, ютясь за задворках цехов. Им достаются иронические улыбки, снисходительные остроты приверженцев устоявшейся классики. Однако как раз эта борьба закаляет, требует все новых подтверждений высоких качеств машины, все более высоких характеристик. Самолет совершенствуется, избавляется от отдельных дефектов, приближается к совершенству.

И, наконец, обнаруживается, что только Золушке подходит хрустальный башмачок…»

Эта слова Олега Константиновича Антонова были адресованы к одному из его любимых и, я бы сказал, «многострадальных» детищ — к «Пчелке». Так он назвал небольшой универсальный самолет для сельского хозяйства.

И действительно, ни один из самолетов, разработанных в КБ под руководством Антонова, не прошел столь тернистого пути, не претерпел столько метаморфоз, как этот маленький уютный самолет сверхкороткого взлета.

Идея разработки такой универсальной машины давно беспокоила Олега Константиновича. Из всех конструкторов, пожалуй, он один на протяжении всей своей жизни стремился создавать самолеты, не привязанные к такому сложному и дорогостоящему сооружению, как аэродром. Раскрепостить самолет от взлета и посадки — вот цель, достойная конструктора!

Даже самые крупные, сверхтяжелые транспортные самолеты, созданные за творческую жизнь Генерального конструктора, были способны приземляться и взлетать с грунтовых аэродромов. Что уж там говорить о таких, как «Аннушка»!

А если так, то, естественно, встал вопрос о сверхкоротком взлете — условия грунтовых аэродромов как бы сами поднимали этот вопрос, ведь чем короче безаэродромный взлет и посадка — тем безопаснее, тем шире применение самолета для решения практических жизненных вопросов.

«Создание самолета, которому для взлета и посадки достаточно самой маленькой площадки, всегда привлекало меня, так как, решив эту задачу, можно было бы резко расширить возможности применения самолета, превратить его в действительно массовый вид транспорта, как бы низвести его „с небес на землю“.

Приехав в Киев, где завод осваивал производство нашего АН-2, я взялся за карандаш и счетную линейку и вечерами (весь наш коллектив еще находился тогда в Сибири) составил эскизный проект под названием СКВ, что означало: „самолет короткого взлета“.

Тогда, в 1951 году, еще не существовало этого термина, получившего теперь такую широкую популярность.

Четырехместный самолет, имевший по проекту четкую фирменную силовую схему, обеспечивающую легкость и жесткость конструкции при двух радиальных двигателях Ивченко по 250 л. с., должен был иметь взлетный вес 2100 кг.

Разбег по расчету получился всего 30 м, пробег при посадке — того же порядка.

Такой самолет был бы близок по своим возможностям к вертолету.

Первый ответ специалистов на мое предложение был краток и выразителен: „Этот самолет мы строить не будем…“ Вот так-то…»

Видимо, получив такой ответ, Олег Константинович невольно вспомнил «бессмертную» резолюцию ГВФ на проекте АН-2 — *самого популярного в стране самолета*. За годы своей работы он уже перевез около полумиллиарда пассажиров. «Такой самолет нашему хозяйству не нужен» — тем не менее гласила резолюция так называемых специалистов из ГВФ, ознакомившихся некогда с проектом самолета-долгожителя.

«Как просто произносим „нет“, — грустно и зло подумал конструктор и начал подсчитывать, — а что же дает право сказать „да“?»

Стремительно расширяется применение самолетов в сельском хозяйстве. Рассеивать удобрения с воздуха ранней весной, когда раскиснет, возможно только с самолета — ни одна машина не пройдет по вязкому грунту, чтобы разбросать удобрения.

Только самолет может подпитать землю гранулами удобрения, которые, медленно растворяясь, будут восприниматься прорастающими растениями.

За год самолет может «обработать» от трех до десяти тысяч гектаров. Каждый гектар при подпитке удобрения, как известно, дает средний прирост урожая от 3 до 5 центнеров. Вот почему «фабрикой зерна» назвал Антонов сельскохозяйственный самолет.

Но ведь самолет способен содействовать и борьбе с вредителями растений. Опрыскивание полей гербицидами убивает сорняки. Если за день человек в состоянии прополоть 0,1–0,2 га, то самолет обрабатывает за день 600 га.

Производительность труда с применением авиации во много тысяч раз больше.

Наконец, внутренняя, «межколхозная» перевозка пассажиров — как быть с ней? Она стала обычным явлением — миллионы пассажиров летают на короткие расстояния самолетами этого типа. Такой перелет — обыденное явление.

…На «Аннушку» с трудом поднимается старушка и тянет за собой на веревке козу.

— Ты что, бабуся, в первый раз летишь, что ли?

— Что ты, милый, я не впервой. А вот коза — впервой, сопротивляется…

— А ведь сегодня АН-2 почти анахронизм — консервная банка с крыльями, — шутил Генеральный.

Для внутренних линий нужен новый самолет СКВ — и от этого никуда не уйти!

Нужен маленький, комфортабельный аэробус, вместительностью не на четверых-пятерых человек, а сразу человек на пятнадцать, легко преобразуемый в грузовую или сельскохозяйственную модификацию.

Такова ориентация Генерального конструктора, и он практически докажет не только жизненность «народного» самолета, но и необходимость введения его в повседневную жизнь.

А то, что сопротивляются — это в порядке вещей, дело обычное в конструкторском мире. Кто-то предлагает новое. Кто-то активно сопротивляется. Ничья. А нужна только победа.

Лишь в 1956 году, в самый разгар работы над созданием первого двухдвигательного турбовинтового АН-8, а затем и четырехдвигательного АН-10, Аэрофлот выдает задание на сельхозсамолет — на пять пассажиров.

Когда проект «Пчелки» был закончен — новое руководство предложило увеличить количество пассажиров до 7 человек. Расчет простой: стоимость билета снижается почти в пропорции 5:7 — это чуть ли не 30 процентов выигрыша.

Вновь построен самолет с усиленной мощностью двигателей и возросшим весом.

Вновь заказчик бракует его — скороподъемность при одном отключенном двигателе недостаточна, перевозка пассажиров дороговата. Закладывается новый вариант самолета с пробегом в 60 метров. Испытания дают 110 метров.

— Но ведь вы испытываете по старым инструкциям самолетовождения. Это новый самолет, давайте испытывать его по-новому. Авиация всегда развивалась за счет появления самолетов, не существовавших ранее, — говорит Антонов, —

конструктор всегда стремится не уложиться в статистику прежних самолетов, а выйти за ее рамки. Вот и выходит… На легкой машине надо стартовать иначе, чем на тяжелой: давать полный газ, снимать тормоза и брать штурвал на себя! Аппарат взлетит метров через сорок, а то и меньше.

Инструктора-испытатели возражали:

— По инструкции надо снимать тормоза, плавно давать газ и, лишь взлетев, брать штурвал на себя, набирая высоту. Вот и получается 110 метров!

Чтобы решить спор, «Пчелку» решили показать министру обороны Родиону Яковлевичу Малиновскому.

— Да это не «Пчелка», а целая пчелища, — шутит маршал. — Ну что ж, посмотрим, как она летает…

Вот как рассказывает об этом испытании Олег Константинович:

«Запущены двигатели, полный газ, полные обороты… Отданы тормоза. „Пчелка“ срывается с места. Десять метров, двадцать, тридцать, сорок…

— Машина в воздухе! — говорю я маршалу.

— Здорово! — восклицает Он. — Но ведь она у вас пустая! Вы покажите, как она с людьми взлетает.

Наши товарищи бегут к машине, чтобы занять места.

— Нет, — замечает дотошный маршал, — вы не худеньких посадите, а товарищей посолиднее!

И, обращаясь к стоящим рядом генералам:

— А ну-ка, занимайте места в машине!

Солидные, в летах, боевые командиры, входят в самолет.

„Пчелка“ срывается с тормозов.

Десять, двадцать, тридцать, сорок метров…

— Машина в воздухе! — снова говорю я, обращаясь к маршалу.

— Позвольте, — обращается к окружающим маршал, — а кто же мне докладывал, что она слабовато летает?

На свой вопрос маршал получает четкий и обстоятельный ответ:

— Самолет имеет отличную управляемость и устойчивость, прощает грубые ошибки в пилотировании, прост в эксплуатации, нетребователен к аэродромам… отлично… хорошо… прекрасно… надежно.

— Послушайте, — прерывает доклад Родион Яковлевич. — Надо запускать самолет в серию…»

Так самолет получил право на жизнь. Но, по мнению Олега Константиновича, этого было мало. Нужно было испытать «Пчелку», чтобы она показала, на что она способна во время

длительных перелетов. Дополнительно ставилась и задача производить посадку самолета на площадки, непосредственно выбранные с воздуха.

Грандиозный план воплощается в жизнь. Антонов организует длительный перелет. На борт приглашены корреспонденты журнала «Смена» — того самого, что много лет назад, в детско-юношеские годы Антонова, впервые напечатал на обложке фото антоновского планера «Голубь».

— Нас было пять человек — работников журнала, — рассказывает журналист Виктор Сажин. — Кроме меня, В. Бут, В. Мишин, В. Семенов и Г. Новожилов. Нам предстояло облететь на «Пчелке» всю западную часть страны, проверяя работу самолета в совершенно различных условиях. Представьте себе такой маршрут: Киев, юг Украины, Краснодар, Адлер, Тбилиси, Баку, Астрахань, север страны, Холмогоры, Петрозаводск, Ленинград, Прибалтика и вновь Киев. Это ни много ни мало — 53 посадки. Часть из площадок приземления выбиралась самим пилотом.

…Незабываемый перелет над горами и водными просторами, над лесами и городами, над полями и над реками. Полет в различных климатических условиях, при любой погоде.

Летчик Владимир Антонович Калинин блестяще справился с поставленной задачей — замкнуть гигантский круг над просторами родины.

Справились со своей задачей и журналисты, обеспечившие широкую пропаганду новой летной техники в разнообразных условиях огромной нашей страны. Но в первую очередь отлично проявила себя «Пчелка», показав надежность, неприхотливость и экономичность в естественных условиях эксплуатации.

Казалось бы, все — теперь только налаживай массовое производство… Не тут-то было…

Заказчик вновь меняет требование: семь пассажиров — это хорошо… А нельзя ли одиннадцать, двенадцать? В этом случае стоимость перевозки пассажира уменьшится еще на 35 процентов.

— Машина не годится. Она нерентабельна. Давайте скорость не 200, а 300 километров в час и число пассажиров не меньше 11.

Конструкторы вышли из себя:

— Ладно, сделаем машину на 11 пассажиров, а экономисты покачают головами и скажут: маловато… вот бы 13…

Вот тогда-то конструкторы и скажут: получайте машину — она у нас на 15 пассажиров!

И вновь бесконечная цепочка испытаний непрерывно, на ходу модернизируемой машины.

Испытание на снижение. Затем — с одним включенным

двигателем, с двумя. Проверка с убранными закрылками, с опущенными, с различной степенью поворота.

Наконец проверка всех систем самолета: топливной, электрической, противообледенительной.

Отказались от уборки шасси — она бессмысленна, ведь средняя дальность перелета АН-2 в стране составляет всего 111 километров. Только взлетел — пора садиться.

А если в ниши убирающихся шасси попадет мокрый снег и смерзнется на высоте?.. Что же, садиться на брюхо?

Окончательно довели профилировку щелей между крылом и закрылками. Создали автомат для уменьшения крена самолета при полете на одном двигателе.

В конечном итоге получился не просто надежный самолет, а воздушный «Ванька-встанька», обеспеченный самым важным свойством — безопасностью в полете, всепосадочностью.

Так закончилась добрая сказка про Золушку — она же трудолюбивая «Пчелка».

И это не случайный путь к финишу, а глубоко продуманный конструкторский ход.

«Мы, конструкторы, знаем, — говорит Олег Антонов, — что „растягивать“ самолет очень выгодно. Каждое увеличение числа пассажиров, полезной нагрузки заставляет высасывать из конструкции все резервы. Ненужный, обременяющий конструкции „жир“ постепенно исчезает. Остаются только мускулы, кости и связки, как у тренированного атлета. Получается очень легкий самолет.

По сравнению с первым образцом „Пчелка“ изменилась неузнаваемо. А длительная доводка и многолетние испытания, стремление выполнить непрерывно усложняющиеся технические условия требовательного заказчика, активно способствующего шлифовке конструкции, дало свои плоды».

В рождении «Пчелки», пожалуй, в максимальной степени проявился принцип, провозглашенный Конструкторским бюро О. К. Антонова, — принцип модификации в технике. Строить заново, как говорится, от нуля, используя все последние достижения мысли. Или вкладывать эти достижения в уже готовую «обкатанную» конструкцию.

Второй метод оказался несравнимо выгодней — он требовал меньше времени на воплощение и значительно меньше расходов.

«Иногда сравнительно несложное и недорогое изменение станка, автомобиля, самолета могут увеличить производительность и точность работы, а иногда и придать улучшенным машинам новые свойства, решать новые задачи.

Модификацию можно сделать намного быстрее, чем новый

самолет или тепловоз, и обходится она дешевле.

Когда появилась нужда в самолете для тушения лесных пожаров или для геологоразведки, для проводки каравана судов во льдах или для борьбы со степными грызунам, перевозки грузов в контейнерах или для аэрофотосъемки, мы прежде всего задумывались: нельзя ли не создавать нового самолета, а приспособить один из существующих серийных самолетов к выполнению новой задачи путем небольшого изменения конструкции.

Так появились десятки модификаций самолетов АН-2. АН-12, АН-24 и других.

В создании нового сельскохозяйственного самолета наш коллектив пошел именно по этому экономному и верному пути».

Своеобразными самолетами-близнецами стали АН-10 и АН-12, приспособленные для работы на укороченных грунтовых аэродромах.

Таково семейство «ближайших родственников» пассажирского АН-24, грузового АН-26 и специального самолета для аэрофотосъемки АН-30.

При одинаковых практически исходных данных у каждого из этих самолетов свои непохожие функции. 50 комфортабельных мест для пассажиров. Грузовое — с удобным погрузочно-разгрузочным люком на корме. И, наконец, специальный самолет для съемки местности с воздуха.

Есть еще один вариант этого самолета АН-30 М, где буква М обозначает «Метеозащита».

Назначение самолета — почти фантастическое: регулирование погоды в определенной местности. Короче говоря, это самолет для вызывания осадков путем физико-химической обработки облаков в любом районе, с целью вызвать дождь или снегопад для орошения сельхозугодий, для увеличения снежного покрова или для борьбы с лесными пожарами.

Одновременно летающая лаборатория может использоваться для формирования погоды в нужном районе.

Так, во время Всемирного фестиваля молодежи, проходившего в Москве в 1985 году, была поставлена задача обеспечить в день открытия солнечную погоду над столицей. На город надвигались сплошные облака. И что же? Задача была решена!

Самолет зарядили необходимым запасом гранулированной углекислоты и запасом метеопатронов, заряженных йодистым серебром.

Самолет вылетел навстречу грозе, в сплошной облачности приближавшегося к Москве циклона. Специальная аппаратура

стремительно разбросала на высоте около 6000 метров мелкие гранулы твердой углекислоты размером с горошину. Это послужило началом ливня на далеких подступах к столице. Одновременно в ход пошли отстреливаемые с метеорологического самолета патроны, заряженные йодистым серебром, также способствующим дождеобразованию.

В день открытия фестиваля только над столицей было синее небо ко всеобщему удивлению всех, кто только что встретил хмурое утро.

При защите целых районов от радиоактивных осадков после Чернобыльской катастрофы также с успехом использовали самолет «Метеозащиты». Он вызывал искусственное выпадение зараженного дождя вдали от населенных пунктов.

В нескольких случаях «Метеозащита» спасала столицу от обильных снежных заносов.

А ведь тоже из одного семейства трудолюбивых «Пчелок»…

Большое значение в модификации самолетов приобретает смена двигателей на более совершенные. Это не только увеличение тяги самолета. Обдувка крыла струей от воздушных винтов или струей газов от реактивного двигателя развивает дополнительную подъемную силу. А это способствует значительному укорачиванию разбега самолета.

И новая в связи с этим проблема.

У самолетов, взлетающих с грунтовых площадок или с малооборудованных аэродромов, необходимо защищать входы в турбореактивные и реактивные двигатели от попадания в них засасываемого песка, комьев земли, мелких камешков.

Так появилась совсем необычная схема расположения двигателей на самолете АН-72. Два реактивных двигателя установлены подальше от грунта — над крыльями, а не под ними по обычной схеме.

Самолет тут же приобрел кличку «Чебурашка» за свои необычные в авиации «ушки топориком».

Новые машины покроют все потребности в пассажирских и грузовых перевозках в самые труднодоступные уголки страны. Ведь на крылья АНов опирается она сегодня, на крылья конструкции Олега Константиновича Антонова.

ЛИЦОМ К ЛИЦУ С САМИМ СОБОЙ

У каждого неординарного человека есть свой стиль, существует свой только ему присущий характер поведения. Сегодня такое называется модным заграничным словом «имидж» (образ, портрет).

Какой же стиль жизни был типичным для Олега Константиновича Антонова, человека столь разнообразного, самобытного, непохожего на других людей того же возраста, ранга и положения?

Можно с уверенностью сказать, свой стиль у Генерального конструктора, безусловно, был выражен довольно ярко.

И это — молодежный стиль! Иначе не назовешь.

А стиль — не мода. Его не натянешь на себя подобно модному молодежному костюму, провозгласив: «Я с вами, ребята!»

Стиль — это серьезно… надолго… Навсегда. Он пронизывает сознание, душу, окрашивает манеру поведения, привычку думать, побуждает по-своему одеваться, разговаривать, мечтать и даже шутить.

Антонов сам заявляет: «Есть счастливые люди, жадные до всякого дела, — их у нас становится все больше и больше, остающимися молодыми на всю жизнь, люди, для которых эти рабочие качества становятся органическими, становятся чертами их характера, их стилем работы…»

Именно таким, именно молодежным и был стиль Олега Константиновича. В последующих словах он обосновывает свою живую связь с неувядающей юностью:

«Легко работается с молодыми по возрасту и молодыми по духу в тех случая, когда годы не укладываются в „молодежный стандарт“. Когда я общаюсь с молодыми специалистами, мне трудно отделаться от ощущения, что я не старше их. Я воспринимаю их как равных и хотел бы, чтобы это чувство общения было обоюдным.

Вам, молодым, создавать мир. Для этого надо много уметь, еще больше знать, а понимать надо все, хотя бы в виде потенциальной способности овладеть в случае надобности любой стороной какой-то совсем другой специальности.

Сейчас, когда науки дробятся на все новые и новые разделы, возникают новые работы на „стыках“ наук, подчас приобретая совсем особое значение.

Специализация наук необходима. Разобщение наук — опасно. Наша молодежь преодолевает эти трудности роста. Я в нее верю.

Наконец, я ее просто люблю».

Отсюда, из этого источника, черпал Антонов свою неистощимую энергию, твердость духа, страсть к живописи и поэзии, любовь к женщине, к спорту…

Потому-то годы не были властны над возрастом Генерального конструктора, академика. Внешне он всегда выглядел значительно моложе своего возраста. Таким же молодым он оставался по духу. Женившись (уже в третий раз) в возрасте 56 лет, он имел от жены, которая на 31 год моложе его, двух детей — дочку Лену и сына Андрея. Молодежный дух до последних дней жизни Антонова поддерживался в его доме.

Второй брак Олега Константиновича с Елизаветой Аветовной Шахатуни как-то сам перешел с годами в область творческих отношений и устойчивой дружбы. Будучи бесконечно порядочным человеком, Олег Константинович сказал супруге, что он уходит от нее, не прерывая деловых и дружеских связей. Так и получилось: Шахатуни продолжала быть рядом с ним, работая в КБ бывшего мужа главным расчетчиком самолетов (как и после его смерти). Дочь Анна осталась с матерью, но поддерживала самые теплые отношения с отцом.

Эльвира Павловна появилась на жизненном горизонте Олега Константиновича через несколько лет после развода с Шахатуни. Она увлекла конструктора молодостью, устремлением к спорту, своей общительностью, новым для Антонова кругом знакомых.

— Поймите меня, — сказал он как-то летчику-испытателю Марине Попович, с которой всегда был откровенен, — я человек творческий; мне необходимо постоянное вдохновение; такая женщина, как Эльвира, способна меня вдохновить.

Эльвира Павловна, увлекавшаяся спортом, сумевшая привлечь к дому Олега Константиновича целый круг интересных друзей и знакомых, явилась для Олега Константиновича тем ярким началом, которое осветило его личную жизнь, до предела загруженную делами и обязанностями.

Дети от этого брака как бы расширили границы молодости конструктора, еще раз подтвердив постоянство главной черты его характера: вечную молодость души.

Работая над книгой об этом выдающемся человеке, я неоднократно встречался с Эльвирой Павловной и благодарен ей за предоставленную мне возможность ознакомиться с богатым архивом Олега Константиновича.

Ежедневно, каждое утро, в одно и то же время — в девять часов утра, Генеральный появлялся в своем служебном кабинете в КБ. Его ждал огромный, необычной формы рабочий стол, напоминавший раскинутые крылья самолета.

Сделанный мастером Коваленко по чертежу Генерального, стол этот являет собою своеобразный пульт управления конструкторским бюро.

Слева, на консоли стола — переговорный пункт, провода которого выведены во все отделы КБ и цеха опытного завода Три телефонных аппарата, два микрофона: для диктовки писем и для переговоров. Справа — папки с необходимыми на данный рабочий день бумагами. В нишах, ящиках, на полках в верхней доске стола находится все необходимое. Достаточно, не вставая с места, протянуть руку, чтобы взять все, что нужно. Экономия времени, экономия движения.

Над столом «летающая тарелка» удобного светильника.

Перед столом Генерального — большой стол для совещаний. Тоже необычный. Верхняя поверхность его покрыта светлым шершавым пластиком — это чтобы любой, сидящий за столом, мог мгновенно прямо на поверхности стола набросать эскиз, чертеж, сделать нужный расчет.

Справа от стола огромные застекленные шкафы — в них модели самолетов и планеров фирмы. Как-никак их больше шестидесяти.

Перед витриной шкафа большая чертежная доска с рейсшиной. Легкая занавеска, расходящаяся в обе стороны, может при случае закрыть засекреченный до поры до времени чертеж (возникает и такая необходимость).

За спиной на низких полках еще два телефонных аппарата, книги, справочники и выкрашенный в белый цвет сейф. На нем крылатая бронзовая статуэтка Икара и небольшой портрет Сергея Королева.

Отсюда, из этого необычного кабинета, Антонов осуществлял руководство сложнейшим механизмом конструкторского бюро, связывая воедино результаты творческой деятельности отделов, цехов, бригад, групп, занятых общим делом — созданием новых самолетов.

Здесь собирал он нужных ему сотрудников. Отсюда уходил он в «горячие точки» КБ, разбросанные по комнатам, цехам и залам многоэтажных корпусов, соединенных стеклянными переходами на уровне разных этажей.

— Для экономии времени, — пояснили мне.

Садясь за руль собственной «Волги», Олег Константинович уезжал домой, в поселок, на улицу Огарева; на окраине этого рабочего поселка стоит небольшой двухэтажный коттедж, окруженный садом.

И дом, и сад, и даже небольшой бассейн в саду — все создано по мысли, а зачастую и руками самого конструктора.

Все просто, красиво и рационально — как бы повторяет характер и интеллигентность хозяина.

Вы входите в просторную, застекленную веранду с огромным камином, расписанным кистью Олега Константиновича. В этом зале собирались гости, отмечались праздники, здесь в обществе ближайших друзей встречали Новый год. По деревянной лестнице поднимаетесь на второй этаж в кабинет. Это просторное помещение — тоже своеобразное отражение характера хозяина. Что-то вроде полного собрания интересов и увлечений рационально ориентированного мечтателя, овеществленных в обстановке.

Небольшой письменный стол в одном углу. Напротив чертежная доска, наклонно укрепленная на стенде. Верстак с прекрасным набором инструментов для столярных и слесарных работ. Рядом с верстаком мольберт и ящик с красками и кистями. Что еще?..

Посреди комнаты большой стол для игры в пинг-понг. Он же во внеигровое время — рабочий стол; на нем раскладываются необходимые книги, материалы.

Вдоль стен низкие шкафы, похожие на серванты, — в них хранится замечательный архив конструктора, собранный им за всю его жизнь. Это пухлые папки, разложенные по годам. На каждой папке крупно выведена дата. Внутри фотографии, вырезки из газет и журналов, документы, ксерокопии и письма.

На шкафчике несколько теннисных ракеток. Одна стена целиком занята стеллажами с книгами и журналами. Собрания сочинений классиков, современная литература, книги по искусству с роскошными репродукциями, справочники по садоводству, энциклопедия, книги и справочники по авиастроению.

Рабочая комната Антонова как визитная карточка его трудов и увлечений. Ведь он творил здесь: заканчивал чертежи, рисовал картины, писал стихи, играл в настольный теннис.

Хобби, торопливо отметит читатель.

Не торопитесь, ведь все это в понимании хозяина выглядит несколько иначе. Выслушаем самого Антонова:

«То, что за рубежом называется „хобби“, в наших условиях выглядит совершенно иначе. У нас каждый человек, в сущности, может выбрать себе профессию по душе.

Именно в будущем можно достигнуть идеала, когда хобби и основная работа — одно и то же. Ну, в моем лице это так и выходит. Хотя у меня есть, помимо самолетов, и другие занятия, и другие интересы. Согласитесь, нередко человек бывает увлечен не одним предметом, а несколькими. Стремление к творчеству

совершенно естественно. Я бы сказал — это неистребимое стремление.

Несмотря на мои увлечения, не могу отказаться от авиации. Когда, например, занимаюсь в саду, мысли обычно вертятся вокруг основной работы. На свежем воздухе думается хорошо — таким образом я делаю сразу два дела Всю жизнь понемножку рисую — это тоже авиация».

Вернемся к истокам этой мысли:

«Пристрастие авиаторов к искусству можно объяснить тем, что земля, небо удивительно красивы с высоты. Жаль, что художники-профессионалы мало летают. Новая, неведомая дотоле красота открывается человеку в полете, он хочет поделиться ею, как радостью. И берется за кисть.

Бывают и совершенно иные побуждения. Вернулся, скажем, после рабочего дня, в течение которого встретил нелепое препятствие в нужном деле, столкнулся с перестраховщиком, тупицей, бюрократом. Настроение бешеное. Пасторальный пейзаж, натюрморт с незабудками из-под кисти не возникают. Возникает „Ярость“ или „Битва“…»

Но ведь здесь, в этой комнате, рождались поразительные по своему обаянию главки книги Антонова «Десять раз сначала». С каким литературным мастерством написаны некоторые страницы этой книги, адресованной молодежи. Вот строки, передающие ощущение юного автора от горных просторов Коктебеля.

«Взгляд, привыкший скользить по бесконечной степной равнине или тонуть в сумеречной чащобе близкого леса, терялся в прозрачной перспективе огромных наклонных, вздыбленных плоскостей, кудрявых от карабкающихся по каменистым склонам кустов и деревьев. Пространство властно врывалось в нас своим третьим, самым впечатляющим измерением.

Непостижимо огромные массы камня перекликались тревожно звучащим эхом, подтачивая чувство реальности. Уже казалось странным, что по ногам привычно хлестали стебли сухих трав, что простые куски известняка с легким звоном вывертывались из-под отполированных ковылем подошв и, шурша, скатывались по крутобокому, пышущему жаром склону.

Ноги все быстрее и быстрее несли нас навстречу новым впечатлениям. Все казалось возможным. Вот последняя седловина. Еще несколько десятков шагов — и мы с бьющимися сердцами достигаем вершины Коклюка.

Перед нами, обрамленная двумя стремительными взмахами горных цепей, встала на цоколе из белой пены синяя стена моря.

На ней, рассеченной надвое золотой тропой солнца, медленно двигались и быстро исчезали корабли.

Мы замерли…»

Читаешь и думаешь: какое точное виденье, какая четкость слова, какая сочность метафорического мышления. Прекрасная проза…

Но ведь здесь же, под сводами этого кабинета-мастерской, рождались и стихи, тоже поражающие нас своим поэтическим могуществом и философской насыщенностью. Ведь они — духовное кредо поэта.

Вот стихотворение под названием «Красота».

Зачем я сражался упорно, жестоко,
Какой поклонялся безумной мечте?
Какая стезя завела так далеко?
Мечта о прекрасном —
любовь к красоте.
Усталость и муки с терпеньем Сизифа
Лишь ради тебя я, не дрогнув, сносил.
Лишь ради далекого, светлого мифа
Я горы ворочал и камни дробил.
И где бы я ни был,
и чтоб ни случилось.
Всегда поклоняться я буду тебе,
И в час неизбежный
позволь мне, как милость,
Сгореть в твоем чистом и светлом огне.

Переплетение его чисто творческих интересов, проявляющихся порой на высочайшем профессиональном уровне, с основной творческой линией деятельности, поражает нас сегодня.

Живопись, поэзия становятся как бы продолжением и завершением этапов его основной жизненной линии, которой он отдавал себя без остатка и безраздельно.

Но, пожалуй, особую, скрытую от постороннего наблюдателя роль в этом сложном процессе переплетения многих начал играл небольшой сад, взращенный и выпестованный его руками.

Всю жизнь до переезда КБ в Киев Антонов жил на стройке.

«Всегда вокруг были щебень, песок, траншеи с переброшенными через них зыбкими мостками, бревна и цемент. Нередко мы работали в закопченных цехах, — вспоминает он. — Как только стройка затихала и площадка благоустраивалась, работа влекла меня на новое место.

И опять все сначала, штабеля бетонных блоков, разъезженные донельзя дороги с увязающими в них грузовиками, доски, мотки

проволоки, первозданный хаос.

Всю жизнь как-то подсознательно я тосковал о зеленых лужайках, цветах, деревьях. Теперь наконец я просыпаюсь не от скрежета экскаватора, а от шума листвы за окном».

Небольшой сад около коттеджа стал для конструктора не только местом духовного отдохновения, но и неиссякаемым источником рождения идей, очертаний новых конструкций.

«Немало конструкторских находок, — говорит Антонов, — было сделано между яблонями и черноплодной рябиной, между орешником и облепихой. Работа в саду повышает общую работоспособность, поэтому сад в итоге не отнимает время, а экономит его».

И на все эти заботы и увлечения Генерального конструктора еще накладывались его постоянные занятия спортом. Антонов был горнолыжником, любил пинг-понг, а главное — это теннис; он не только «играет для себя», но и систематически участвует в любительских соревнованиях.

Вот заметка из газеты «Советский спорт» от 1 декабря 1963 года под заголовком «А пожилым тем более…»:

> «Недавно киевляне принимали у себя львовских ветеранов тенниса. Средний возраст киевлян 52 года, теннисистам Львова — 49 лет.
>
> Вот на корт выходят депутат Верховного Совета СССР О. Антонов и из Львова — доктор геолого-минералогических наук Д. Резвой.
>
> Поначалу Д. Резвому удается выйти вперед. Но О. Антонов продемонстрировал завидную волю к победе и в упорной борьбе одержал верх. Вот что сказал после состязаний победитель:
>
> — Подобные соревнования необходимо проводить повсеместно и не только среди теннисистов. У нас тогда говорят, что вроде бы людям, которым перевалило за сорок, не совсем прилично выходить на спортивную площадку. Это, конечно, неверно. Физическая культура нужна всем, а людям среднего и пожилого возраста — в особенности.
>
> Я не мог бы так много работать, если бы не занимался спортом. В этом матче я получил великолепную зарядку энергии по крайней мере месяца на два вперед и еще раз убедился, что спорт — замечательное дело…»

— Как вы справляетесь со всеми обязанностями и увлечениями? — неоднократно спрашивали Олега

Константиновича.

Он отшучивался… А потом говорил: «Вероятно, для этого нужно прежде всего не терять времени напрасно. Ведь все это я делаю не быстрее других. Секрет быстроты заключается в том, чтобы, как некогда говорил один инструктор парашютного спорта, „делать медленные действия без промежутков между ними“.

Что же касается работы в саду, то после самой небольшой практики она приобретает, как и управление машиной, характер автоматизма. Работают руки, держащие лопату, секатор или косу, а голова работает сама по себе, да еще на свежем воздухе, особенно производительно».

Но, пожалуй, более точный ответ получили от Олега Константиновича на писательском вечере в 1974 году во Дворце культуры киевского авиационного объединения.

— Как же вам хватает времени, чтобы писать при такой загрузке? — спросил кто-то из читателей его книг.

Антонов рассмеялся:

— Мои произведения — это продолжение той же борьбы, которую я веду.

Лучше не скажешь…

Своеобразным «промежутком» между многочисленными занятиями Антонова были, пожалуй, его периодические поездки по стране, чаще всего на автомашине. Как правило, он выезжал не один — с Эльвирой Павловной, с сыном, с друзьями, летчиками-испытателями.

Вот что рассказывает об одной из таких поездок Герой Советского Союза, летчик-испытатель Юрий Владимирович Курлин:

«— Работал я в то время по заданию фирмы в Ташкенте. Получаю телеграмму от Антонова: при возможности прошу срочно прибыть в Киев. Прилетаю. Антонов спрашивает, как говорится, в лоб:

— Хотите со мной поехать отдохнуть на Кавказ? Поедем машиной — я, вы, Эльвира Павловна и сын.

— Еще бы нет… Едем!

Мы поехали в альпинистский лагерь, на Домбай, в Тиберду. Жили все в одном домике. С нами инструктор альпинизма Мироненко — хороший, веселый парень…

Отдыхали, ходили в горы, поднимались на снежники… Спускались к горной речке Гуначхир. Много шутили, порой просто валяли дурака. Полная раскованность… Необузданное веселье…

Сидя в машине, мы громко распевали какую-то шальную

песенку, ни бог весть где услышанную. Как сейчас помню, Олег Константинович, сидя на заднем сиденье машины, громко пел песенку-пародию:

Работал на заводе Сережа-пролетарий.
Он в доску был отчаянный марксист.
Он был и член парткома,
Он был и член завкома,
А в общем стопроцентный активист.
Евонна девка Манька мучилась уклоном.
Плохой промежду ними был контакт.
Накрашенные губки,
Колени ниже юбки,
А это, между прочим, вредный факт.

Машина мчалась в ночи по извилистой горной дороге. Огромные пушистые звезды висели над нами. Я сидел за рулем, подпевая Антонову, а он раскатисто выводил полу-блатные слова:

„Послушай, ты, Маруся,
Оставь свои отрыжки,
Они компрометируют мене“.
А Манька — ему басом:
„Пошел ты к своим массам,
Не буду я торчать в твоем клубе“.
Тогда-то рассердился Серега-пролетарий.
Такая заварилась вдруг буза.
„И вредная ты баба,
Мене тебя не надо,
С политикой покончить нам пора!“
Обиженная Манька безудержно рыдает
И волосы повсюду себе рвет.
Серега ж не сдается,
Он будет с ней бороться
И маньковщину в корне изживет.

Мы пели эту задиристую песенку, я прислушивался к звонкому голосу Олега Константиновича и удивлялся необузданному веселью Генерального».

Да, он умел быть искренне веселым и непосредственным. Но он умел быть и нежным, и бесконечно внимательным.

Эльвира Павловна вспоминает о том, как во время их отдыха в Доме творчества писателей в Коктебеле Олег Константинович

каждое утро регулярно клал на столик отдыхавшей там же балерины Галины Улановой свежие розы. Она, возможно, даже до настоящего времени так и не знает, что это делал ее неизменный, многолетний поклонник Генеральный конструктор Антонов. Больше того, он уговорил Галину Сергеевну подняться в воздух на специально прилетевшем самолете АН-2, чтобы показать ей во всем своем немыслимом развороте красоты Карадага и заветные места планерной юности.

В 1981 году, в дни юбилея Улановой, Олег Константинович рассказал об истоках своего восторженного отношения к великой балерине:

> «В 1940 году я, молодой инженер, был послан в Ленинград. Среди деловой суеты, сперва мимолетно, а потом все настойчивее стало задерживаться в сознании, как призыв из другого, казалось бы, далекого от нас мира простое и певучее имя — Уланова…
>
> — Вы видели Уланову?
>
> — Вы смотрели „Лебединое озеро“?
>
> — Уланова… Уланова…
>
> Казалось, весь Ленинград находился в каком-то трансе. В жизнь вошло что-то новое, неожиданное и прекрасное. Это имя стало звучать для меня завлекательно и таинственно, как загадочная „Бегущая по волнам“ из известного рассказа Ал. Грина.
>
> И вот я в третьем ярусе театра имени Кирова. Мне повезло, я сразу попал на „Ромео и Джульетту“.
>
> Я увидел великолепный, захватывающий спектакль. Это было единство музыки, танца, действия исторической и человеческой правды.
>
> Нет, я не смотрел и слушал, я впитывал всем своим существом все происходившее на сцене. Но когда на сцену выходила Уланова, это было чудо воплощения, чудо искусства. Весь мир переставал существовать. Я видел только ее. Я был потрясен до глубины души особенным, светлым, радостным потрясением. Не стыжусь сказать, что не раз из глаз моих текли слезы восторга и счастья.
>
> Мне удалось семь раз побывать на „Ромео и Джульетте“.
>
> Я счастлив, что наконец встретил Галину Сергеевну в заветном для авиаторов Коктебеле, на который она наконец взглянула сверху из кабины самолета АН-2.
>
> Мне кажется, что для нее нет разделения между

поэзией творчества и повседневной жизнью — все освещено редкой духовностью».

Духовность в человеке всегда увлекала Олега Константиновича. Он любил ведущего инженера Бориса Борисовича Бораша не только за его толковость, но и за разносторонность. Инженер прекрасно пел, играл на фортепьяно.

Он всегда подчеркивал интеллигентность летчиков-испытателей Владимира Терского, Юрия Курлина, Александра Галуненко, Марины Попович, в разное время поднимавших в небо разные самолеты, созданные в КБ.

— Олег Константинович, с которым я очень дружила, — рассказывает Марина Лаврентьевна Попович, — видел во мне не женщину, а человека, товарища по созданию новых самолетов. Но мы делились с Генеральным и какими-то интимными вопросами.

— Мне нравятся высокие мужчины, — как-то открылась я Генеральному.

— А мне изящные женщины, — пооткровенничал он совершенно серьезно. — Они вдохновляют на творчество.

Я поверила ему. Ведь он был человеком утонченной мудрости. Именно утонченной. Мы смотрели на него, как на хрустальную вазу, боясь, что она вот-вот разобьется.

Человек из хрусталя, нежный человек, обладавший четырнадцатью профессиями. И все мы, окружавшие Антонова, все время боялись — вот-вот разобьется, вот сломается.

А он был на железном основании…

Хрупкий, хрустальный, а свое дело знал отлично.

Как-то вызывает к себе — передайте Попович, чтобы зашла…

Захожу… Сразу же деловой разговор…

— У меня дело застопорилось на тормозах. Объясни, как летчика прижимает к спинке при торможении.

Объясняю: тормоза летчики используют лишь в предварительных, а не экстремальных условиях. Необходима кнопка, иначе тормозом не воспользуются — тяжело…

— Вот это я и хотел услышать… Я так и думал.

Он прекрасно чувствовал человека, управляющего самолетом, сам сидя в своем кабинете…

Наряду с этим он был весьма человечен. Любил не только людей, но и собак. И собаки его тоже любили. Когда Олег Константинович лежал в больнице, его огромная, но добрая собака не выдержала долгого расставания — скрылась в сарае и сдохла там в одиночестве.

Олег Константинович был общителен, но не навязчив в отношении дружбы. Не любил быть в центре общего внимания.

Помню, мы собирались у него на второй день Нового года.

Рождественская елка зажигалась в саду. На теплой веранде горел камин. Сам хозяин занимался огнем, а порой и кухней. Он очень любил жарить промасленные гренки, посыпая их резаным чесноком, — сказочное блюдо Генерального!

Он не любил крепких вин — предпочитал к торжественному столу сухое или полусухое вино. А вот кофе любил с ликером, угощая всех.

Собирались на торжества близкие знакомые и друзья. Олег Константинович не любил быть тамадою за столом — тамаду всегда выбирали. Но беседу активно поддерживал на любую тему, лишь бы она его интересовала. Любил спорить о литературе.

Из писателей ему особенно были близки Николай Гоголь и Антуан де Сент-Экзюпери. Их книги он знал наизусть, мгновенно распахивая на нужной странице книжку, снятую с полки.

Очень любил слушать музыку и пение.

Добрый друг, народная артистка Украины Дина Игнатовна Петриненко часто пела в доме Антоновых. Бывал здесь очень часто и Любомир Антонович Пыриг, и архитектор, академик Анатолий Владимирович Добровольский.

Появлялся здесь и Николай Михайлович Амосов — знаменитый хирург и писатель, многолетний друг Антонова.

Хозяин очень ценил это разностороннее общество, встречавшееся не только в доме Антоновых, но и в совместных автопутешествиях в отпускное время.

ЧУДАКИ УКРАШАЮТ МИР

Эти замечательные слова принадлежат Алексею Максимовичу Горькому. Рассказывая d неординарных людях, писатель включал в их число и умельцев-изобретателей с их необыкновенными мыслями и проектами.

Может быть, никто из крупных конструкторов, кроме Олега Константиновича Антонова, не уделил столько внимания этой категории людей, известных также под названием умельцев, самодеятельных конструкторов-изобретателей.

Антонов видел их талантливость и всеми силами поддерживал их смелые начинания. Он верил в возможности этих людей и настойчиво стремился к тому, чтобы не только помочь им, но и по возможности дать выход их способностям при решении конкретных задач в своей области — в авиации.

Не потому ли среди ближайших сотрудников Генерального конструктора мы встречаем стольких умельцев, зачастую без высшего и специального образования, приглашенных в разное время в конструкторское бюро Антонова им самим.

Для него это был основной источник пополнения ведущих групп «мозгового треста» КБ — гигантского учреждения по созданию необычных летательных аппаратов.

Справедливая душа Антонова не замыкалась на интересах собственного КБ. Она беспокоилась и радела за общее положение любителей-самодельщиков в стране. Став академиком, депутатом Верховного Совета СССР, Олег Константинович приобрел возможность ставить вопрос о самодеятельном техническом творчестве на самом высоком уровне.

Наиболее четкий документ по решению данной проблемы был составлен Антоновым в ноябре 1983 года, незадолго до смерти. В этом письме, продиктованном Олегом Константиновичем на магнитофон, содержатся основные идеи по самодельщикам, выкристаллизовавшиеся на протяжении всей его жизни.

Хочется полностью привести это письмо, изредка прерывая и иллюстрируя его конкретными примерами живых столкновений Антонова с удивительными людьми из племени «чудаков»…

> «Громадные успехи советской культуры как в области общего образования, так и образования технического, привели к тому, что такое сооружение, как небольшой самолет, дельтаплан и дельтаплан с мотором, может ныне построить каждый грамотный

человек.

По всему Советскому Союзу находятся любители, как имеющие техническое образование, так и „самоучки“, которые посвящают свои усилия созданию такого рода техники. Ввиду больших трудностей, которые испытывают эти любители, как с помещениями, так и с материалами и инструментом, постройка любительских аппаратов, примерно так же, как и постройка любительских автомобилей, занимает иногда не один год, а бывает что два, три и больше.

По окончании работы любитель, создавший это техническое сооружение, испытывает его либо сам, либо с помощью товарища, умеющего летать. Я получаю много писем от любителей авиационного дела со всего Союза с просьбой помочь им то ли советом, то ли чертежами, расчетами, то ли еще чем-либо, а главным образом, морально.

Эксперты, которые интересуются развитием этой стороны советской культуры, оценивают число построенных любительских аппаратов цифрой в несколько сот единиц.

Что касается дельтапланов — этого нового вида авиационного спорта, то их построено любителями в СССР за последние 7–8 лет около двух тысяч экземпляров. Так как на дельтаплан можно поставить небольшой мотоциклетный или лодочный мотор мощностью 20–30 л. с., то на нем можно летать почти как на самолете. Правда, эти полеты кратковременны, ограничиваются обычно несколькими минутами или получасом. Высота, которую они достигают, измеряется десятками метров, дальность — несколькими километрами. Но удовлетворение, которое получают умельцы от постройки таких аппаратов и испытания их в воздухе, ни с чем нельзя сравнить. Это восторг, это настоящее техническое творчество.

Кто строит такие аппараты? Их строят студенты, рабочие, водители автотранспорта, отставные военные, молодые учлеты, техники, колхозники и лица многих других профессий.

Известен случай, когда солдат, вернувшийся с войны, самостоятельно изучил аэродинамику, прочность, конструкцию самолета и, построив превосходный самолет, облетал его. Он хотел совершить на нем в 1977 году агитполет по европейской части Союза. Это ему

запретили».

Олег Константинович опустил микрофон и склонился над пачкой писем, столь дорогих ему своим человеческим страданием.

Умельцы исповедуются ему… Даже не зная его лично…

Братья Анатолий и Виктор Балуевы. Одержимые стремлением к полету ребята. Из двух списанных в тираж чехословацких самолетов «Супер-Аэро» они собрали и отремонтировали один — летающий.

Начались полеты. На самодельщиков тут же «стукнули»: не положено… Нарушен кодекс о полетах. Еще улетят…

Анатолия торопливо подвели под тюрьму. Лишь почти через год умельца освободили из заключения после хлопот Олега Антонова и Героя Советского Союза, замечательной летчицы Валентины Гризодубовой.

«Об Антонове можно сказать только самые теплые слова, как об „отце энтузиастов авиации“, — пишет Анатолий Балуев.

Он помогает всем, чем может, почти каждому, кто к нему обращается.

Лично мне он помог после освобождения даже материально и направил нас с братом Виктором работать в КБ на Дальнем Востоке инженерами — испытателями.

Он действительно Генеральный конструктор по призванию, а не по должности. С ним очень легко общаться, не чувствуешь его величия, а вот личность умную, прогрессивную, искреннюю ощущаешь всем сердцем. Люблю его, как отца родного, даже больше…»

А вот письмо Сергея Михайловича Титова из Тамбова. Внимательно перечитывает его Олег Константинович. Ведь это рассказ о мытарствах людей, построивших собственный самолет.

«Мы проводили испытания на досаафовском аэродроме Горелое, втайне от руководства.

В четвертый приезд произошла неожиданная встреча с начальником АСК, которая закончилась чем-то вроде истерики — в состоянии невменяемости он просил прекратить „смертельно опасные“ трюки на вверенном ему поле, просил избавить его от возможной встречи с прокурором.

Пришлось уважить старого человека, переехать на 60 км южнее, на довольно сносный луг в пойме речушки. Полеты прошли успешно.

Коллектив наш состоит из молодых летчиков, списанных по здоровью, из инженеров и молодежи, не связанной профессионально с авиацией.

Хотим посоветоваться с Вами в стратегических вопросах нашего увлечения».

Еще сложнее судьба другой группы энтузиастов, попавших в трудное положение. К кому обратиться? Опять к нему, к Антонову.

«Только чувство безысходности и глубокой обиды и недоумения побудило нас, группу энтузиастов малой авиации, включающую в себя людей разных специальностей, обратиться к вам за советом и помощью.

За десять лет нашего содружества сделано три легких, успешно летающих самолета. Постоянно совершенствуясь, пополняясь новыми энтузиастами, в число которых входит и заслуженный летчик-испытатель, Герой Социалистического Труда, группа за последние два года спроектировала двухместный туристический самолет с двойным управлением, провела испытания его в полете на малой высоте, вдали от воздушных и железнодорожных трасс и населенных пунктов, в условиях строжайшей дисциплины и соблюдения техники безопасности.

Полеты нам запретили. В организации клуба и выделении места на аэродроме нам отказали. К тому же ведется расследование по материальному вопросу. Здесь тревоги нет — на все материалы есть счета и квитанции.

Но сколько замыслов, планов… Десятки лет мы искали друг друга, годами проверяли себя и каждого из нас на преданность своей страсти, отказывали себе в отдыхе, ущемляли бюджет своих семей и собрались наконец. Добились первой крупной победы. А теперь нет выхода. И больно и обидно».

Какие только судьбы не проходят перед глазами человека, к которому направлены все надежды и упования. А как же иначе? Что ни письмо — жизненная драма, что ни идея — горе от ума.

«Я организовал клуб любителей конструкторов летательных аппаратов, который мы назвали „Синяя птица“. О наших успехах неоднократно сообщала советская и зарубежная пресса. Ввиду нехватки помещений для занятий мы по специальному разрешению взяли и поставили на моем садовом участке списанный фюзеляж самолета.

При опросе соседей они ответили, что корпус самолета никому не мешает. Однако председатель нашего садоводческого общества писал на нас жалобы в разные организации города. После проверки заявлений все пришли к выводу, что мы делаем полезное дело.

Однако из ЦК ДОСААФ нам написали, что строительство дельтапланов с мотором запрещено. Поэтому нас нельзя защищать.

Потом приехали люди, выбили в фюзеляже иллюминаторы, ободрали внутри обшивку, выбросили наши дельтапланы, моторы и детали. А корпус перерезали автогеном.

Вскоре эти же люди приехали на самосвалах и тракторе с подъемным краном.

Погрузили и увезли фюзеляж. При этом они варварски обошлись с участком. Уничтожена наша база. Но мы не сдаемся и не сдадимся. Прошу вас от имени всех увлеченных, помогите!»

Помогите… Слово это чаще других звучит в многочисленных письмах. Перерезают автогеном крылатые творения — заодно с человеческими душами и судьбами…

Слово требует ответа. Что-то необходимо срочно делать. И не в частном случае, а вообще.

Антонов вновь берет в руки микрофон, его голос звучит тревожно-сочувственно.

«Настоящая трагедия этих любителей, как профессионалов, так и самоучек, заключается в том, что после многих лет усилий, когда их способное летать сооружение закончено, летать им, как правило, не дают. Когда им запрещают полеты (бывали случаи конфискации летательных аппаратов), то они летают потихоньку, где-нибудь на выгоне для скота, на колхозном поле.

ДОСААФ — это не общество, а скорее учреждение. В нем работают отставные военные, часто очень заслуженные люди, имеющие опыт Отечественной войны, но такое любительство, о котором я говорю, им, как правило, совершенно чуждо. Кроме того, в ДОСААФ нет специалистов, которые могли бы разобраться в конструкции маленького самолета, в вопросах прочности, устойчивости и прочее, и дать разрешение летать на нем.

До Отечественной войны был технический комитет при Осоавиахиме, который возглавлялся такими специалистами, как Генеральный конструктор С. В. Ильюшин, и другими опытными товарищами. Теперь такого технического комитета нет, хотя его можно было бы создать из энтузиастов авиации, которые работали бы бесплатно в общественном порядке. Сейчас это массовое движение никак не регламентировано. Местные власти не знают, как к нему относиться. Исполкомы, райсоветы не знают, можно ли разрешать летать на таких самодельных аппаратах. Естественно,

они чувствуют себя ответственными за жизнь этих любителей, как и всякого другого советского человека, и поэтому часто запрещают полеты.

Между тем полеты на летательном аппарате, построенном грамотным любителем, не представляют практически никакой опасности.

Во всяком случае, эта опасность гораздо меньше, чем быстрая езда на автомашине, горные лыжи, альпинизм, мотоциклетные гонки и тому подобные виды спорта, хотя известно, что во время соревнований бывают и происшествия. Аппараты, построенные любителями, чрезвычайно надежны потому, что любитель — это не просто исполнитель, это человек, который осуществляет свою мечту, не жалея никаких трудов, никаких усилий, выполняет всю работу чрезвычайно тщательно, любовно. Поэтому неприятных случаев с такими аппаратами по Союзу крайне мало.

Однако беспокойство местных органов власти не ограничивается только этой заботой. Случалось, они задавали вопрос любителям: „А не собираетесь ли вы на этом аппарате улететь за границу?“ Этот вопрос скорее всего можно рассматривать как недоразумение потому, что любительские аппараты имеют крайне малую дальность полета, которую к тому же легко ограничить объемом бака для горючего. Да и скажем прямо, что такой вопрос является для любителей оскорблением, потому что любитель — это настоящий патриот, творец, человек, который затрачивает огромный труд, энергию для того, чтобы осуществить свою очень скромную мечту — подняться в воздух на своем самостоятельно построенном аппарате».

Вот так. А ведь за границу и тогда, и сейчас легче и дешевле попасть в составе туристской группы.

Как хорошо понимал Олег Константинович этих неугомонных людей, помогая им советом, порой материалами, сводя их друг с другом в беспокойном просторе страны. Но, пожалуй, самое главное — духовно поддержать одержимого умельца на тернистом его пути, в его борьбе за признание.

И они, эти люди, не стеснялись высказать свои чувства такому же одержимому, как и они, Генеральному.

Для кого-то Антонов, для другого Олег Константинович, а для третьего коротко ОКА, — он всегда оставался для всех энтузиастов старшим товарищем и другом.

«Я более человечных и душевных людей не встречал, чем ОКА, — пишет из деревни Крюково Николай Николаевич Бухаров, участник Великой Отечественной войны, когда-то в двадцатых годах летавший на антоновских планерах, летчик-энтузиаст, 66 лет. — ОКА в курсе всех моих опытов и работ. Я ему пишу, посылаю фото, он находит время — пишет мне. Под его благотворным воздействием я, хоть и старик, терпеливо работаю, чтобы летать.

В самодеятельном конструировании прохожу тот путь, который проходили когда-то Сантос-Дюмон, Блерио и другие. Но то было далекое время, а я сейчас, в наш космический век.

Это чудачество, как считают некоторые окружающие меня люди. Это жизнь — говорю я!»

Это ему, талантливому «чудаку» от авиации писал когда-то Олег Константинович:

«Уважаемый Николай Николаевич!

Спасибо за снимки. Вы ко всему еще и отличный фотограф. Я дал Ваш адрес т. Г. С. Дорфману, за что прошу прощения. Он строит в Саратове маленький самолет-биплан. Я как могу его консультирую, но у него нет тех знаний, что у Вас. Он планеров не строил. Не знает, как попроще сделать нервюру и т. д.

Если он к Вам обратится, воодушевите его немножко.

Думаю, что он любитель, значит, человек надежный. Недавно случилась неприятность и печальное событие: кружок при морском заводе в Кронштадте построил самолет очень грамотный и прекрасно летавший. Какой-то военный увидел полеты и сообщил „куда следует“. Самолет забрали и не отпускают даже на ВДНХ, где он должен был демонстрироваться как большое творческое достижение нашей молодежи. Поэтому соблюдайте осторожность. Есть люди (с черной душой), которые всюду видят предательство. Это из тех, кто в своей жизни ничего не создал.

Полезно дать самолету какое-нибудь название патриотического порядка. Например, „Крылья Родины“, чтобы в случае необходимости искать защиту у редакции (журнала). Очень необходимо Всесоюзное общество любителей-авиастроителей. Ему даже название придумали: „ВОЭЛЛА“. К сожалению, *ЦК ВЛКСМ пока не повернулся лицом* к творчеству любителей, а жаль.

Ваш Антонов».

Да, искать и найти настоящего человека, это большое счастье. А искать надо… И чаще всего среди молодежи.

Олег Константинович вспоминает, как он впервые написал ребятам в Златоуст. Здесь, в центре Урала, школьники под руководством талантливого техника Льва Александровича

Комарова построили свой, вполне жизнеспособный микросамолет «Малыш». О нем написали в прессе. Недолго думая, Генеральный вызвал в Киев Комарова.

— Что за талантливые ребята работают с вами? Можно ли кого-то использовать у нас?

— Конечно, можно. Возьмите того же Гуго Петерса. Энтузиаст. В 16 лет юноша попал под гусеницу трактора и лишился ноги. А он не только перешел на протез. Он научился ходить на лыжах, ездить на велосипеде. На центральной врачебной летно-экспертной комиссии в Москве добился разрешения стать летчиком. Ему повезло. Он попал в руки хирурга Г. Грайфера, который в свое время решил судьбу Алексея Маресьева. Мы встретились с Гуго в Златоусте возле «Малыша». Вместе и облетывали нашу крошку.

Олег Константинович вызвал Комарова и Петерса в Киев и пригласил их работать в КБ. Свыше двух лет Петерс «обкатывал» у Антонова планеры различных конструкций.

Известные по всей стране авиамоделисты были также приглашены Генеральным на руководящие должности, в группы по изготовлению моделей самолетов для продувки их в аэродинамической трубе.

Борис Краснорутский, Александр Бабичев, Валерий Крамаренко, Валентин Шеповалов, Виктор Онуфриенко до работы в КБ увлекались авиамоделизмом, среди них были даже чемпионы мира в этом виде спорта.

Однако самой дорогой «находкой» для Генерального стал Александр Маноцков. Встретившись случайно в библиотеке в Новосибирске, два талантливых человека мгновенно поняли друг друга.

Юноша поделился с конструктором своими мыслями о планере с машущим крылом.

Антонов очень высоко оценил мысли Александра.

— Хотите работать у меня в КБ?

— Но ведь я без диплома, — пролепетал юноша.

— Не имеет значения. Но вам придется учиться не менее 24 часов в сутки.

— Согласен.

Вопрос был решен. Александр Маноцков создал своеобразную эпоху в конструкторском бюро Антонова. Но об этом и о судьбе Александра мы еще расскажем ниже.

Система комплектации кадров за счет талантливой молодежи из самодельщиков полностью оправдала себя.

Именно об этом поведал Антонов в заключение своего послания.

«Как сказал один советский поэт — можно разделить всех людей на „ИЗОбретателей“ и „ПРИобретателей“. Так вот, ИЗОбретатели-строители этих легких, маленьких, скромных сооружений органически не могут относиться к ПРИобретателям, т. к. это совершенно противоположные существа. У любителей, как правило, золотые руки, они все умеют делать сами, строгать, сверлить, клепать, паять, клеить и пр. Такие любители собраны у нас в нашем цехе, в котором делают самые тонкие работы; модели самолетов, в том числе модели для продувок в аэродинамической трубе, требующие высокой точности исполнения. Это помогает нам, конструкторам, создавать новую, передовую технику.

Настала пора осуществить мечту всех этих строителей легких экспериментальных аппаратов, создав общество „ВОЭЛЛА“ (Всесоюзное общество экспериментальных легких летательных аппаратов), о котором они уже давно мечтают. Это общество может существовать при ДОСААФ или при любой другой организации, например, ВОИР.

Серьезный вопрос — снабжение этих любителей — материалами может быть легко разрешен, если дать право нашей авиационной промышленности и ряду других отраслей отдавать такому обществу ничтожный процент отходов производства, которые сейчас часто идут на свалку и не используются. А это для таких любителей — клад! Можно организовать централизованный склад и продавать эти отходы. Любители — щепетильные люди, они ничего даром не берут, они все покупают на свои деньги. Таким образом, организация общества ВОЭЛЛА — это не акт создания убыточной для государства организации, а напротив, это было бы доходным делом.

Обидно, потому что любительское конструирование давно введено в законные рамки за рубежом.

В США ежегодно строится около 100 сверхлегких любительских самолетов; во Франции, в Англии, Западной Германии они строятся также в большом количестве. Становится обидно за наших энтузиастов, которые пока никак не организованы и поэтому встречают дополнительные препятствия в своей работе.

Масса любителей, строителей легких летательных аппаратов, разбросанных по всему Советскому Союзу, представляет собой надежный резерв талантливых

ценнейших авиационных кадров. Любитель — это человек, который никогда не допустит брака, это человек, который работает изобретательно, с любовью.

Если бы не трудности с пропиской в Киеве, я многих из них немедленно пригласил бы на работу в наше ОКБ. Я сам в 20-х годах был таким же энтузиастом и любителем авиационного конструирования, подобно всем другим любителям, которых я сегодня вижу вокруг себя.

Могу засвидетельствовать: любительское конструирование — это великолепная школа воспитания кадров».

Как важно, чтобы при реализации этого важнейшего дела не ушло в песок эмоциональное начало антоновских предложений.

Оно прекрасно высказано в книге конструктора.

«Я за расквашенные носы! За ссадины на коленях! За мозоли на руках! И за разорванные штаны!

…Ищите, стройте, ошибайтесь, исправляйте ошибки, оттачивайте свое умение обращаться с материалом, инструментом, счетной линейкой и кистью!

Учитесь быть организаторами не только на собраниях, но и на работе, на деле!

Стройте, летайте! Не бойтесь борьбы и трудностей! Старайтесь летать дальше, выше и быстрее всех!

И пусть за вами семенят бледнеющие от страха перестраховщики и пищат тоненькими голосами:

— На посадку! У вас не хватает одной заклепки в креплении кармашка для очков!»

ЗАКОН АНТОНОВА-ПАРКИНСОНА

Зарубежные корреспонденты после встречи с Олегом Константиновичем Антоновым неизменно отмечали особые качества Генерального конструктора, отличающие его от многих представителей советской интеллигенции, претендующих на то, чтобы послужить своеобразным эталоном нового.

Каждая встреча с Антоновым неизменно вызывает калейдоскоп неожиданных впечатлений.

«Конструктор самолетов элегантный, с хорошими манерами настоящего артиста, обладает рафинированным умом, склонным анализировать, разговаривает на английском и французском языках», — писала в свое время итальянская газета «Унита».

Интеллигентность — вот что характеризует в первую очередь Антонова Что это такое — определит официальный справочник.

Интеллигентность — система этических норм и образа жизни, характеризующихся такими нравственными качествами, как гражданственность, совестливость, порядочность, доброта, честность, скромность, благородство, трудолюбие, умение понять другого человека.

Еще А. И. Герцен в свое время отмечал особенность русской интеллигенции. Говоря о знании, высокой культуре, гражданственности лучшей части русской интеллигенции, он назвал ее «передовой фалангой человечества», ибо она «первая освещается восходящей идеей и первая побивается грозой». Очень четкое определение…

Уже в наше время академик Д. С. Лихачев, продолжая мысль Герцена, как бы ставит своеобразную точку над «и».

«Русская интеллигенция — явление в мире почти уникальное. Везде были интеллектуалы, везде развивалась научная мысль. Но нигде, кроме России, жизнь интеллигенции не была так тесно связана с народной жизнью. Нигде не было в ее рядах такого единства, такой преемственности в служении общественному долгу. Всеми своими корнями жизнь русской интеллигенции переплетена с историей страны, с историей революционного движения».

У нас, увы, наметилось зияющее различие между названием «интеллигент» и наличием подлинной интеллигентности.

Наличие диплома о высшем образовании, занимаемая должность, групповая принадлежность к так называемой «номенклатуре» как бы заменили другие, обязательные нравственные качества. Порядочность, совестливость, честность и доброта, скромность и благородство как-то без боя уступили

место мутной волне потребительства, консервативным настроениям, инерции, стремлению отмахнуться ото всего, что не укладывается в привычные и порой убогие схемы жизненных представлений людей, выбившихся к руководству и управлению.

Во многих случаях восторжествовала псевдоинтеллигентность — та мнимая интеллигентность, когда есть лишь усвоение каких-то внешних моментов при полном отсутствии нравственных и духовных принципов.

Антонов исключительно четко обращал внимание на то, что в обюрократившихся учреждениях торжествует сначала самодовольство, а затем и комплекс непогрешимости. Все это в конечном итоге приводит к барству, безразличию к судьбам других людей, а затем и к собственным обязанностям.

Отмечает Олег Константинович и другую, общегосударственную опасность, обусловленную целым рядом постановлений, рекомендациями к действиям, несовместимыми с честью и совестью человека.

В своей книге «Для себя и для всех» он пишет:

«Сколько препятствий нагромождаем сами подчас на своем пути, каким испытаниям подвергаем совесть простого труженика, честь и совесть руководителя.

Что может сделать воспитательная работа, проводимая на собраниях и лекциях, литература, кино и живопись, если в своей трудовой практике советский человек порой принуждается неуклюжими „показателями“ к действиям, противоречащим его совести, пониманию общественной пользы?»

Сколько раз в беседах он высказывал горькие истины, которые мешают жить и работать, записывая в особую тетрадь возникавшие мысли, услышанные им афоризмы, живые примеры из окружающей действительности.

С какой радостью читал он попавшую в руки замечательную книгу «Законы Паркинсона и другие памфлеты», выпущенную издательством «Прогресс» в 1976 году. Остроумная, в чем-то по-хорошему злая книга английского писателя импонировала духовному миру Антонова.

Книга Сирила Паркинсона стремительно завоевала всемирное признание читателей самых различных профессий в разных странах, была переведена на много языков. Автор родился в семье учителя рисования в 1909 году, окончил Кембридж и Лондонский университет. Во время второй мировой войны добровольцем вступил в армию, затем по документам написал богатую историю своего полка, полную иронических и остроумных комментариев автора.

Именно благодаря этим комментариям история, записанная

Паркинсоном, имела большой успех. Он не вскружил автору голову. Наоборот, автор засел за труд, в который вложил основные свои дарования: склонность к парадоксам и, одновременно, тонкий юмор и прекрасное знание жизни.

«Законы Паркинсона» сделали автора знаменитым. Его афоризмы передавались из уст в уста, их цитировали по любому поводу.

Книга взволновала и обрадовала Антонова. Он извлек из своего архива записи, сделанные им в разное время. Это тоже были афористически высказанные мысли, свои и чужие, импонирующие душе интеллигентного конструктора.

— Я использовал не только мысли, корифеев, но даже высказывания Эразма Роттердамского, — сознался Антонов (имея в виду, очевидно, что великий Эразм отношения к авиации не имел).

Так появился замечательный документ нравственных устоев Генерального — «Памятка по этике и научной организации труда».

Этот своеобразный документ был размножен. Следуя этому основному нравственному положению, О. К. Антонов распространял по своему КБ и опытному заводу своеобразный кодекс мыслей и духовных норм.

Любопытное пособие это, получившее название «Законы Антонова — Паркинсона», обрело известность.

Кто является его главным автором? Олег Константинович Антонов? Сергей Владимирович Ильюшин? Сейчас сказать трудно. Но в том, что это золотая россыпь идей и мыслей, сомневаться не приходится. Этим писаным правилам Олег Константинович следовал сам и требовал их выполнения подчиненными.

Вот некоторые из этих заповедей:

— Учеными доказано, что хорошее настроение и юмор положительно влияют на здоровье человека и повышают производительность труда более чем на 18 %.

— Четко выполняй свои служебные функциональные обязанности, не забывай принцип: «Определенное место для каждого, и каждый на своем месте!»

— Будь кратким. Никогда не раздражайся, имей бесконечное терпение и никогда не бранись. Следи за своей лексикой и выражениями, особенно в присутствии женщин и подчиненных.

— Будь опрятен и аккуратен во всем. Не стыдись элегантности (!).

— В работе исходи из фактов, анализа деятельности, критически оценивай условия, обстановку, время и место.

— Всегда стремись к тому, чтобы ясно видеть цель, задачи, перспективу.

— Никогда, при любых неблагоприятных обстоятельствах не теряй бодрости духа и чувства юмора. Мало того, при столкновении с непредвиденными трудностями проявляй еще больше энергии и настойчивости, и добивайся победы!

— Всегда будь активен, инициативен, энергичен.

— Работай по расписанию, ежедневно нормируй, планируй и учитывай свою работу и труд подчиненных тебе людей.

— Веди деловой блокнот.

— В рабочем помещении разговаривай мало и негромко. Не кури в рабочем помещении, даже если это собственный кабинет. По телефону разговаривай кратко и вполголоса.

— Время — материальная ценность. Экономия твоего рабочего времени — эффективный источник деловых успехов всего коллектива.

— Умей говорить, разговаривать, слушать.

— Будь внимателен к чужому мнению, даже если оно неверно.

— Не кричи. Кричащего плохо слышно.

— Нет ничего худшего для подрыва собственного авторитета, как «поиск блох» в работе подчиненного.

— Требуя что-либо от подчиненного, подумай — выполнишь ли ты это сам?

— Будь объективен в оценке предложений, исходящих от неприятных тебе людей.

— Не бойся эксперимента!

— Имей чувство юмора (запас анекдотов) и цени юмор у других.

— Умей говорить «нет».

— Без нужды не критикуй. Критика — средство, а не цель.

— Без надобности не вмешивайся в дела подчиненных.

— Руководитель не обижается — он анализирует.

— Умение отказаться от своего неверного решения важнее ложного престижа.

— Убеждая, не пользуйся властью, пока не исчерпал все остальные средства.

— Всегда благодари за хорошую работу, но не благодари за плохую.

— Не делай замечания подчиненным в присутствии посторонних лиц.

— Объектом критики чаще всего должна быть плохо выполненная работа, а не человек.

— Критика ошибок подчиненных не должна убивать в них

чувства самостоятельности.

— Чем выше ранг руководителя, тем больше внимания и времени он должен посвящать перспективам.

— Чем ниже ранг руководителя, тем больше внимания и времени он должен уделять человеческим отношениям.

— Не бойся талантливых подчиненных. Начиная служебную карьеру, позаботься о том, чтобы твоя программа, позиция, и рациональные принципы с самого начала стали известны подчиненным.

— Будь бдительным к хвалящим тебя, ищи мотивы их действий.

— Предпочитай приятному, но не инициативному работнику — «ершистого», талантливого, мыслящего и инициативного.

— Если хочешь, чтобы подчиненные обладали полезными для работы качествами, — выработай их у себя.

— Культурный руководитель здоровается первым.

Можно было бы значительно продолжить свиток нравственных и практических советов, собранных Антоновым и рожденных его беспокойной мыслью. Это кодекс творческой личности.

Важно и другое — сам Олег Константинович следовал этим правилам, был не только застрельщиком их распространения, но и живым примером честности, совестливости.

благородства, скромности, трудолюбия и умения понять другого человека.

Вот лишь несколько примеров его исключительной интеллигентности.

Письмо Антонова Леониду Ильичу Брежневу…

> «В соответствии с Постановлением ЦК КПСС о принятии… самолета АН-22, представляются к награждению орденами и медалями наш коллектив, ряд участников создания самолета, а также к присвоению звания Героев Социалистического Труда наш лучший рабочий, ударник коммунистического труда, мастер „золотые руки“ тов. Науменко Владимир Васильевич и я, как Генеральный конструктор.
>
> Эту высокую награду я уже имею с 1966 года, за что приношу нашей Партии свою глубокую сыновнюю благодарность.
>
> Прошу Вас, в интересах справедливости, вместо меня представить к этой высокой награде проработавшего со мной 25 лет главного конструктора, лауреата Ленинской и Государственной премий,

коммуниста Алексея Яковлевича Белолипецкого, участника создания всех наших самолетов от АН-2 до АН-22.

Я уверен, что такая замена будет одобрительно встречена всем нашим коллективом и еще более воодушевит его на предстоящую работу по созданию самого большого в мире транспортного самолета.

Генеральный конструктор О. К. Антонов 9.IX. 1974 г., г. Киев».

Это письмо было принято во внимание. Алексей Яковлевич Белолипецкий получил звание Героя Социалистического Труда. Олег Константинович Антонов удовлетворился более скромной наградой. А ведь это происходило тогда, когда многие награждаемые деятели охотно принимали вторую, а то и третью Золотую Звезду и даже выпрашивали их, используя связи.

Скромность и совестливость всегда руководили поступками Антонова и многих его соратников.

Еще один пример…

Перед нами решение лауреатов Ленинской премии за 1962 г.«…Считаем необходимым, в интересах более справедливого распределения премий между руководящими работниками и остальными исполнителями, отказаться полностью от денежных премий».

Подписи:

Антонов, Белолипецкий, Сенчук, Шахатуни, Гельприн.

А сколько работы и такта — в материальном, психологическом планах проявлял Олег Константинович как депутат Верховного Совета СССР при решении наиболее острых проблем обыденной нашей жизни. Стоит привести лишь два примера.

Первый — это письмо Никите Сергеевичу Хрущеву по поводу рабочих поселков и прямой ответственности за их состояние руководства предприятий. Олег Константинович уже видел результаты наступавшего застоя (осмелюсь заметить: а может, это в чем-то и стабильность?). Но он видел и нечто несомненно негативное: расширяющийся разрыв между народом и «наверху стоящими».

Вот красноречивый документ против прокламируемого положения «мы и они». Но с каким тактом составлено это гневное письмо. «Об улучшении культуры и быта в рабочих поселках промышленных предприятий»!..

«29 лет, практически без перерыва, я живу в различных рабочих поселках различных авиационных

предприятий в Москве, Новосибирске и Киеве и хорошо знаком с бытом этих поселков.

Многолетние наблюдения привели меня к выводу, что, как правило, директора, а также основные руководящие работники предприятий редко живут в таких рабочих поселках и часто стремятся устроиться в более или менее обустроенной части города.

…Тот факт, что все руководящие работники предприятия, могущие влиять на строительство, условия быта и культуры в рабочем поселке, живут в отрыве от поселка, несомненно отрицательно сказывается на улучшении этих бытовых и культурных условий.

…Однако несомненно, что если хотя бы и не все, а только некоторые руководители предприятия проживали в рабочем поселке, то это положительно сказалось бы на улучшении культурно-бытовых условий живущих в этом поселке.

Так, например, я считаю, что зам. директора по социально-бытовым вопросам обязательно должен жить в рабочем поселке.

Совершенно недопустимо, чтобы этот руководитель, прямой обязанностью которого является забота о людях, жил в отрыве от коллектива, пользовался удобствами жизни в центре города.

Я думаю, что это мероприятие, не требующее от государства никаких затрат, приведет к очень быстрому улучшению бытовых и культурных условий в рабочих поселках, где живет едва ли не основная, и притом наиболее квалифицированная часть рабочих и инженерно-технических работников промышленных предприятий.

Антонов О. К. 11-8-59 г.».

Второй пример — забота о судьбах детей. Генеральный конструктор верен себе — расчетами подтверждает он свои соображения по одному из наиболее болезненных вопросов нашего быта.

«…Пока нет детей, все идет хорошо и доставшаяся нам в наследство от старого общества ханжеская поговорка „с милым и в шалаше рай“ с грехом пополам оправдывается.

Но вот рождается ребенок. Тут бы радоваться новому счастью, но начинаются трудности из-за тесноты.

Что делать? Родители, как правило, живут в другом

городе. Пригласить няню молодая чета не может: не позволяет бюджет, да и негде ее поселить.

Хорошо, если при квартире или доме есть хоть маленький садик. Сад разрешает многие вопросы: можно открыть дверь и выпустить всех пастись на травку.

А если садика нет?

Семья начинает просить „расширения“, то есть переезда в другую, более обширную квартиру.

Вот если бы можно малыша держать в яслях круглосуточно, пяти летнюю Галочку в детском садике, а школьников — Петю и Марусю — в школе с продленным днем! Тогда с переездом в новую квартиру можно было бы подождать…

Дети! Вот главная забота в советской семье. Хорошо детям — всем хорошо! Но тем не менее детских садов, яслей, домов матери-ребенка все еще не хватает и в городе, и в деревне. Нужда в них не меньшая, а, пожалуй, большая, чем в жилье.

Простые расчеты показывают, что для смягчения нужды в жилье строительство детских учреждений важнее и эффективнее, чем строительство самого жилья. Это не парадокс.

В самом деле: стоимость, например, комбинированного сада-ясель на 135 детей равна стоимости 20 двухкомнатных или 35 однокомнатных квартир.

В 35 однокомнатных квартирах могут жить с молодыми родителями 35 детей, в 20 двухкомнатных — до 40 детей.

Таким образом, если вкладывать средства в детские учреждения, а не в жилье, то улучшение бытовых условий не 30–35 семей с 35–40 детьми, а 67—135 семей за счет размещения детей в детских учреждениях.

Необходимо в интересах быстрейшего смягчения положения в жилье, в интересах благополучия наших детей, их воспитания в духе коллективизма и товарищества, в интересах их здоровья и всего общества в целом развернуть гигантское, небывалое строительство детских учреждений…»

Такую же заботу, не смущаясь наличием осатаневшей бюрократии, проявлял Антонов и в отношении судеб отдельных людей. А если кто-либо из них имел отношение к авиации, это как бы обязывало Антонова быть к этому человеку еще более

внимательным.

Одним из таких людей волею судеб оказался итальянец, авиаконструктор Роберт Людвигович Бартини, коммунист, бежавший из фашистской Италии в нашу страну. Сложной была его жизнь, полная взлетов и падений. О ней мы рассказывали в начале книги.

Неизменно Олег Константинович Антонов поддерживал Бартини в его разносторонней деятельности как коммуниста, ученого и гражданина.

— Роберт Людвигович Бартини; не многим было знакомо это имя, — говорил конструктор. — Но в авиационных кругах и у всех, кто знал его и его работы, его удивительную судьбу, имя это вызывало глубокое уважение.

Твердая убежденность коммуниста в необходимости своего личного участия в великой борьбе за построение светлого будущего человечества была в течение всей жизни путеводным звеном. Роберт Людвигович Бартини был и конструктором, и исследователем, и ученым, пристально вглядывавшимся в глубины строения материи, в тайну пространства и времени. Энциклопедичность его знаний, широта инженерного и научного кругозора позволили ему беспрестанно выдвигать новые предложения, быть «генератором идей».

Эти идеи намного опережали свое время, и поэтому лишь часть из них воплотилась в металл, сыграв положительную роль катализатора прогресса нашей авиационной техники.

Роберт Людвигович был смел смелостью знания, убежденностью в правоте своих выводов. Он не боялся критики, подчас несправедливой, не боялся гибели части своих замыслов и начинал все снова и снова, с той же силой убежденности, с тем же богатством мыслей, с той же настойчивостью.

Бартини не боялся гибели своих начинаний. Он был богат, безмерно богат идеями, и поэтому щедр. Когда мы создавали первый транспортный тяжелый самолет, я попросил у него чертежи оригинальной конструкции грузового пола, разработанные для своего самолета Он немедленно прислал нам полные рабочие чертежи. А сам? Прекрасно задуманный им самолет остался недостроенным. Ему поразительно не везло. То прекращалась начатая работа, то реорганизация лишала его производственной базы, то попадало под сокращение его конструкторское бюро. А он продолжал и продолжал работать. Мы все в долгу у него…

Бескомпромиссная поддержка итальянского конструктора, работавшего в Советском Союзе, со стороны выдающегося конструктора во многом помогла ему, менее удачливому коллеге.

Эти глубоко гуманные антоновские черты прекрасно видели и чувствовали ближайшие друзья Антонова и при случае выражали свое одобрение.

Из огромного количества подобных «отзывов» мы познакомимся с двумя — своеобразные носители этих мнений точно отметили то главное, что делает Олега Константиновича Человеком с большой буквы.

Знаменитый экономист, приехавший в свое время в нашу страну из-за рубежа, В. Терещенко, неоднократно выступал в нашей печати по кардинальным вопросам народного хозяйства чаще всего с крайними точками зрения.

Твердость духа в характере Антонова он считает основным, высказывая это в своем письме конструктору:

«Ваша новая брошюра по экономике навела меня лишний раз на размышления, естественные в моем возрасте: в чем же в конце концов источник бесконечной творческой энергии у людей, подобных Вам?

Конечно, рабочий стол, такой, как у Вас, и горный воздух в кабинете этому помогает. Но все же хочу верить, что первопричина — это „твердость духа“, с которой не может сравниться никакая прочность материалов, мысли о которой занимают, вероятно, немало места в Вашей работе.

В. Терещенко».

А другой выдающийся деятель, знаменитый хирург Николай Михайлович Амосов, считает главной чертой Антонова «позицию честного человека». И это тоже является высокой правдой в характеристике Генерального конструктора.

«Дорогой Олег Константинович!

Сердечно поздравляю Вас с семидесятилетием!

Пусть и дальше Ваша жизнь будет примером для подражания молодежи. Желаю Вам и дальше удерживать эту трудную позицию честного человека.

Николай Амосов».

ТОТ, КТО УХОДИТ ВПЕРЕД

Кто же является подлинным создателем нового самолета?..

Генеральный конструктор? Человек, вносящий главную, решающую идею в конструкцию нового летательного аппарата, чьи инициалы начертаны на борту воздушного корабля?..

Коллектив, без которого невозможно создать ни одной новой конструкции, когда каждый вносит свою лепту в общую копилку объединений мысли?

Но ведь и коллектив складывается вокруг руководителя, подобно оркестру, подчиненному движению дирижерской палочки (да простят меня за тривиальность сравнения). У каждого свой инструмент, тональность звучания которого при исполнении произведения зависит все-таки от дирижера.

Конструкторское бюро несравнимо сложнее любого оркестра. Здесь тысячи человек не только являются исполнителями, но и обязаны быть одновременно композиторами, импровизирующими на своем, решающем участке «оркестровой деятельности».

Чтобы ощутить характер этого бесконечно усложненного жизнью и взаимоотношениями «оркестрантов» творческого процесса, следует в первую очередь ознакомиться со структурой самого конструкторского бюро.

Заместитель главного конструктора ОКБ имени Антонова, доктор технических наук Николай Петрович Смирнов, много лет проработавший с Олегом Константиновичем, отвечая на мой вопрос — а было ли у коллектива конструкторского бюро свое незыблемое творческое кредо? — сказал с улыбкой:

— Конечно, было. И не одно… Ведь творческий коллектив при всем своем разнообразии — это достаточно монолитная организация, опирающаяся на определенные принципы. А принципы эти, объединяющие единомышленников, или насаждаются дальновидным руководителем сверху, или спонтанно возникают в коллективе, как результат сработанности группы людей, решающих общую задачу. Антонов умел собрать коллектив энтузиастов и постоянно поддерживал в среде своих соратников творческий дух одержимости и единения. Вот здесь-то и заключено это, то, что вы называете «кредо коллектива». Олег Константинович любил, например, говорить: «Тот, кто уходит вперед, оставляет открытой спину. Ее надо оберегать. Пусть вырвавшиеся вперед не боятся идти на риск и ошибки. Мы прикроем их».

И это осуществлялось на практике всем коллективом. Вот несколько примеров.

Для «Антея» впервые конструкторское бюро начало применять монолитные конструкции. Нововведению открыто сопротивлялись все отрасли. Доходило до того, что при каждом удобном случае делались попытки использовать даже запрещенные приемы дискредитации новых принципов конструирования. Например, авиационного министра вводили в цех, когда кран-балка перетаскивала пред начальственным взглядом огромные монолиты для «Антея», ранее в авиации не применявшиеся.

— Глядите, что делает Антонов! Это по меньшей мере нетехнологично… Разве возможно такое в самолетостроении?

В результате такой попытки компрометации нового следовало указание министра:

— Отправить на опытный завод профессора Вигдорчика — известного металлурга. Пусть посмотрит, что там творит Антонов. Производство высказывается против подобных новаций.

— Это совершенное, оригинально выбранное направление, — докладывал позже Вигдорчик министру. — Пример всему миру!

— Отравить эксперимент Антонова на авиационную выставку в Париж, — распорядился тогда министр Дементьев, — пусть посмотрят и оценят его зарубежные самолетостроители.

А ведь к тому времени уже было сделано предложение резать монолитные детали — например, крыло самолета, на куски, чтобы раздельно их обрабатывать, а затем снова соединять воедино.

И с таким предложением выступил и директор Ташкентского авиазавода Сивец, предложивший резать пополам 28-метровые панели крыла АН-124. На заводе в то время не было станков для обработки таких крупных деталей.

Что-то похожее происходило и с композиционными материалами, тоже впервые с успехом примененными в КБ Антонова.

— Мы выпускаем чертежи деталей из композиционных материалов, — рассказывал Н. П. Смирнов, — а нас заставляли менять композиты на металл. Спрашивается, почему?

А ведь ныне КБ имени Антонова ведущее учреждение в направлении использования композиционных материалов в авиации…

Независимость мышления Антонова при решении тех или иных вопросов неизменно вызывала раздражение начальства.

Борьба коллектива с некомпетентностью отдельных руководителей Министерства авиационной промышленности и Аэрофлота соответствовала ранее высказанному кредо об обязательной защите новаторских идей, ведущих вперед — и

выше.

Живой пример тому история якобы с возможным обледенением самолета АН-24. Эта операция «разгрома» конструкции раздувалась сверху.

Аэрофлот собрал специальную конференцию на тему: АН-24 не защищен от обледенения — его придется снять со всех авиалиний.

«Три кита», или, как назвал их в сердцах Олег Константинович, «три скота», на которых держалось Министерство гражданской авиации — Бугаев, Жеребцов и Быков, — как могли поносили самолет в присутствии Генерального. Защищая конструкцию, Антонов настоял на проведении исследований совместно с Институтом гражданской авиации.

Институт признал поведение самолета при обледенении чуть ли не лучшим. Учитывая активный напор противников, особенно заместителя министра ГВФ Жеребцова, Олег Константинович предложил для завершения спора своеобразный предкрылок к АН-24. Генеральный конструктор и сама жизнь доказали исключительную живучесть самолета в сложных условиях.

— Во всех случаях мы следовали нашему кредо, — с улыбкой поясняет Николай Петрович Смирнов. — Но я вспоминаю еще один принцип, о котором неоднократно вспоминал Олег Константинович. Он заимствовал этот принцип, если мне не изменяет память, от С. П. Королева: «Сделать позже, но хорошо — и со временем это „позже“ забудется. Сделать в срок, но плохо — такое не забывается никогда!»

Этот принцип пронизывал работу КБ на протяжении всех лет руководства Антонова и остался в коллективе и после смерти Генерального.

За многие годы была выработана общая структура КБ, наиболее отвечавшая требованиям творческого процесса по созданию, испытанию и доводке проектируемых самолетов.

Система эта развивалась по четырем направлениям, каждое из которых носило самостоятельное значение. Одновременно все они подчинялись Генеральному конструктору, при котором также независимо существовал научно-технический совет.

Генеральный конструктор, главный совет при нем, руководство отдельных направлений, охватывающих всю систему, закрепленные наиболее талантливые конструкторы и их творческие группы за проектами и созданием конкретных самолетов — это и составляет своеобразный «мозговой центр» всего конструкторского бюро.

Каковы же выбранные направления, охватывающие различные

стороны организации конструкторских работ?

ОКБ создания новых самолетов — любимое детище Генерального.

ОКБ серийно производимых опытных самолетов. Здесь конструкторы расписаны по разным самолетам, отвечая за их конструирование. Так, Петр Васильевич Балабуев был ведущим конструктором «Руслана». Дмитрий Семенович Кива отвечал за АН-28, Кабаев, за АН-22, Толмачев — за АН-124, Вовнянко — за АН-225 и т. д.

Одновременно с этой, достаточно четкой системой ответственности ведущего конструктора за новую машину проекты создаваемых самолетов проходят через отделы, специализирующиеся по конкретным разделам самолетостроения.

Отдел общих видов самолетов (В. Ф. Ерошин), отдел силовых установок (В. Г. Анисенко), планерный отдел (В. З. Брагилевский), отдел систем (Н. П. Смирнов), отдел аэродинамики (Ковальский), отдел оборудования (Богайчук), отдел технологии (Павлов), отдел техобслуживания (Рыжик).

Таким образом, каждая новая машина, выходящая из КБ, является плодом взаимосвязанных между собою творческих групп ведущего конструктора данной машины и опытных работников отделов, специализирующихся в одной из конкретных отраслей самолетостроения. Кропотливый труд многих десятков, а порой и сотен специалистов объединяется Генеральным конструктором, который опирается на научно-технический совет.

Созданный таким сложным содружеством проект новой машины в конечном итоге поступает на опытный завод для превращения проекта в металл. Во главе завода стоит его директор, подчиненный непосредственно Генеральному конструктору.

КБ занято также материально-техническим и финансовым обеспечением всего предприятия.

И наконец заключительная фаза в рождении нового самолета — прохождение летно-испытательной и доводческой базы, единой для всех машин. Здесь же разрабатываются вопросы коммерческого использования рождающейся техники.

На базе работают опытные летчики-испытатели, связавшие свою жизнь с КБ на протяжении многих лет. Их работа опасна и чрезвычайно плодотворна. Впервые поднять новый самолет в небо — это заключительный этап создания летательного аппарата. Этот памятный день становится подлинным праздником всего конструкторского бюро — первым итогом совместной работы людей, принимавших участие в рождении и новых принципов, и новых форм крылатой машины.

Во время летных испытаний практически выявляются достоинства и недостатки самолета, нуждающегося в той или иной доводке.

Безусловно, рядом с именем Генерального конструктора и его соратников должны стоять имена летчиков-испытателей.

В разное время с Олегом Константиновичем работали Калинин, Лысенко, Давыдов, Курлин, Терский, Горбик, Галуненко.

И на этих заключительных этапах Генеральный конструктор также принимает участие и имеет свое заключительное слово.

Конструкторы вспоминают интересный эпизод, разыгравшийся при окончательной доводке самолета АН-8. Выяснилось, что при креплении крыла никак не удается поставить два болта. До них невозможно добраться. Как поступить? Вызывают Олега Константиновича: что будем делать?

Антонов походил вокруг самолета и говорит: «Если болты не становятся — вы их и не ставьте!»

Конструкторское чутье подсказало Генеральному, как поступить. Рисковать можно…

С тех пор на всей серии самолетов АН-8 эти болты не ставились. Генеральный взял окончательное решение на себя. И не ошибся…

Естествен вопрос: сколько же времени необходимо для того, чтобы создать новый самолет? Увы, однозначного ответа здесь невозможно получить. Практика показывает — от 3,5 до 10 лет.

Кстати, первый из этих отрезков времени, как ни странно, потребовался для создания одного из сложнейших сверхгигантов — самолета «Мрия-Мечта».

Дело в том, что каждый рождающийся самолет должен пройти определенные этапы своего рождения.

Невозможно предвидеть заранее, на какой ступени возникнут непредвиденные трудности, где и когда застопорится логический процесс конструирования.

Вот характерные этапы, которые обычно проходит самолет, рождающийся в КБ.

Первое, что поступает в КБ, — это задание, которое получает творческий коллектив от вышестоящих организаций. Это задание предопределяет форму и характер будущего самолета.

Если конструкторский коллектив. Генеральный конструктор, главный научно-технический совет не согласны с заданием, выдвигается встречное предложение, исходя из опыта, традиций, возможностей производства и нововведений в разных областях самолетостроения.

Так рождается перспективный облик, вид будущей машины.

По нему создается модель, поступающая в продувку в аэродинамической трубе. Кстати, О. К. Антонов любил аэродинамику и доверял ей, принимая личное участие в продувке модели на этом этапе рождения самолета.

Первые результаты являются основой для составления эскизного проекта, на основе которого осуществляется подбор разработчиков. В некоторых случаях в качестве таковых выступает порой до 50 предприятий из разных городов страны.

После эскизного проекта приходит время перейти к составлению технического проекта. Защита его осуществляется на макете. Это один из самых ответственных этапов проектирования. Но вот макет одобрен. Конструкторское бюро переходит к рабочему проекту самолета. Выдача технической документации — длительный и кропотливый процесс, в котором участвует весь коллектив.

Одновременно выясняется, может ли конструкторское бюро и опытный завод сами построить первый образец будущего самолета, или он будет собираться по частям, поступающим из разных источников производства.

Например: фюзеляж изготовляется в Киеве на опытном заводе КБ, крылья в Ташкенте, на авиационном заводе, шасси в Горьком на родственном предприятии.

Практика показывает, что и такое комплексное изготовление самолета, подлежащего сборке и летным испытаниям с последующей доводкой в КБ, вполне допустимо и в большинстве случаев оправдывает себя.

Встает вопрос, а существуют ли прямые связи между авиаконструкторскими бюро, работающими под руководством разных генеральных конструкторов! Да, существуют, правда, лишь в единичных случаях.

Антоновское КБ получало пакет документации от фирмы Туполева. Дважды помогал антоновцам Яковлев. Что же касается связей с конструкторами двигателей — они, естественно, постоянны. Двигатель Швецова был установлен на АН-2. Конструктор Ивченко обеспечивал моторами АН-10, АН-12, АН-24. На «Антее» были установлены моторы Кузнецова, на «Руслане» более мощные, Лотарева.

В этом сложном водовороте взаимоотношений Олега Константиновича Антонова и с коллегами его уровня, и с подчиненными, Генерального конструктора не в последнюю очередь выделяла его демократичность.

Антонов был против административно-командных методов руководства. Он почти никогда не приказывал — он просил или советовал. И делалось это всегда в самой интеллигентной форме

и всегда на «вы».

Поражала доступность Генерального. Он, как говорится, «ходил по кульманам». Мог неожиданно появиться в отделе, стать за спиной конструктора перед чертежной доской, а затем вмешаться в его работу, продолжая развивать чужую мысль, показавшуюся Генеральному интересной.

Особенно привлекала Антонова нестандартность чужих идей. Здесь он быстро становился единомышленником ищущего конструктора.

Одновременно с этим Олег Константинович сам нес свои идеи в отделы. Если же отдел временно находился, как говорится, в тупике, Генеральный объявлял конкурс идей и часто сам участвовал в нем.

Он проявлял заинтересованность в развитии и судьбах своих подчиненных. Подсказывал темы для научных диссертаций, участвовал в их защите. Лично составлял списки награждаемых, добиваясь поддержки на всех уровнях.

Все это создавало вокруг Генерального своеобразную творческую атмосферу, полную доверия и доброжелательности.

— С ним всегда хотелось сделать максимум возможного, — говорили об Антонове сослуживцы.

Огромная загруженность Олега Константиновича служебными, общественными делами заставляла его строго регламентировать свою работу.

Ровно в 9 утра он появлялся в своем кабинете. Просматривал многочисленную почту, поступавшую со всех концов света.

Затем проводилось совещание по конкретному поводу: анализ первого вылета родившегося самолета, решение конкретных проблем, связанных с той или иной конструкцией, разработкой, обсуждение нескольких, спорящих между собой вариантов. Позже Генеральный знакомился с разработками, определявшими черты особо интересовавшего его самолета работа с общим видом аппарата, с профилем крыла. Он смотрел чертежи, рекомендовал, критиковал, проводил пробные расчеты, прикидки новых вариантов.

В сознании Олега Константиновича творческий процесс не прерывался ни на минуту. Не только в служебном кабинете, но и дома у него всегда находилась чертежная доска с листом ватмана. Он чертил быстро и красиво, неожиданно отрываясь от других дел.

Эти творческие вспышки у кульмана наступали порой совершенно неожиданно. Казалось, идеи рождались вдруг и искали безотлагательно выражения на бумаге. Только сейчас… Потом забудется. Потом будет слишком поздно!

Его всегда интересовала аэродинамика, продувка моделей, оснащение испытательных стендов. Этой проблемой он занимался лично.

Во второй половине дня проводились встречи с нужными людьми и организациями. Выявлялись необходимые выезды: на завод, по решениям, на испытания.

Еще позже работа над журналами, знакомство с новыми изданиями, собственными статьями, сообщениями.

В этих условиях очень мало времени оставалось для личной жизни и личных интересов в области спорта и искусства. Теннис на протяжении всей жизни привлекал Антонова. Страстно любил читать Гоголя и Антуана де Сент-Экзюпери, которых знал почли наизусть.

Для живописи выкраивал редкое свободное время. Что же касается поэзии — до сих пор остается загадкой, когда он писал стихи. Жаль, что много его поэтических произведений так и неизвестны широкому читателю — незаконченные стихи «вязли» среди деловых бумаг, писем, черновиков статей.

Но что характерно для Олега Константиновича — он и сам не раз высказывался за «эффект присутствия» в деловых бумагах и почте.

Что это такое? Это своеобразная попытка со стороны Антонова внести в официальную и даже техническую переписку метафоричность и авторское своеобразие речи, присущее только ему лично. Даже сугубо официальные документы Генерального конструктора окрашены его интонацией и насыщены образным строем мысли.

Не растворяться в общем потоке обюрокраченной переписки, а оставаться самим собою в любых условиях — вот девиз, которому следовал Антонов, прививая его в коллективе. Индивидуализация языка — так это называется в литературе. Но этот литературный прием делает мысль яснее, помогает взаимопониманию.

Он жил и работал в Киеве, на Украине. Но не всегда.

В первую очередь следует отметить, что переезд КБ из Новосибирска в Киев очень пошел на пользу здоровью Антонова. Об этом часто говорил сам, расхваливая киевский климат и возможность постоянно работать в саду своего дома, воздвигнутого в Святошине, на окраине столицы, неподалеку от служебных зданий КБ.

По вкусу пришелся Олегу Константиновичу и украинский язык. По словам семейного друга врача Любомира Пырига — ярого поборника украинского языка, Антонов стремился говорить на украинском и быстро продвинулся в этом деле, к общей

радости украинских товарищей и друзей.

— Мне дорога музыкальная напевность украинского языка, — неоднократно повторял он.

И с ним нельзя не согласиться, особенно слушая голос певицы Дианы Игнатовны Петриненко — народной артистки Украины, постоянно бывавшей в доме Антоновых среди семейных друзей.

НЕКРАСИВЫЙ САМОЛЕТ НЕ ПОЛЕТИТ

Мы привыкли считать, что красота присуща только искусству. Но это глубоко неверно. Красота необходима и в научно-техническом творчестве, и в математике, и в физике, о чем нередко забывают.

Напоминаю прекрасные слова покойного академика Андрея Николаевича Колмогорова: «В математике важна эстетическая сторона — красивая гипотеза часто приводит к истине».

Есть и заметное влияние искусства на науку. Не перестаю повторять поразительное по своей парадоксальности высказывание Альберта Эйнштейна: «Достоевский дает мне больше, чем любой мыслитель, больше, чем Гаусс». А ведь Гаусс — выдающийся математик!

Именно со слов этих известнейших людей мы и хотим начать разговор в великом двуединстве «наука — искусство», двуединстве, к которому имел прямое отношение Олег Константинович Антонов — конструктор-художник-поэт.

Скажут: Антонов создатель самолетов, талантливый конструктор. Все остальные его увлечения — типичное «хобби», так сказать, необходимые, но не обязательные условия для разрядки после научных трудов.

В том-то и дело, что это далеко не так. Антонов был типичным выразителем тех новых замечательных процессов.

которые происходят в конце второго тысячелетия (если считать по большому счету) в результате научно-технической революции, охватившей все стороны жизни.

Постараемся разобраться в этом сложном и чрезвычайно интересном процессе.

Неисповедимы пути развития науки, но в этом стремительном процессе, приведшем нас к научно-технической революции, можно усмотреть свои закономерности. Когда-то, в далекие годы становления науки, ученый всеобъемлюще охватывал едва ли не все отрасли человеческого знания и культуры. В его представлении наука не дробилась на отдельные зоны или участки. Точные науки вплотную подступали к искусству. Гигант-ученый творил почти с одинаковым успехом в разных областях своей жизнедеятельности.

Таким был великий Леонардо да Винчи. Гениальный художник, гениальный изобретатель, гениальный провидец… Технические творения великого итальянца по значимости своей равновелики его творениям как художника. Создавая конструкции на уровне своего века, ученый смело вглядывался в

контуры будущего. Он дал проекты летательных аппаратов, о которых и не мыслилось в то время. С самоотверженностью врача-новатора он вторгался в заповедную тогда область анатомии.

Таким же разносторонним был Михаил Ломоносов. Занимаясь астрономией, открывая новые законы в развитии химии, он писал стихи, закладывая основы русской поэзии. И не зря в одной из ранних французских энциклопедий было записано для потомков: «Выдающегося химика Ломоносова просим не пугать с известным поэтом Ломоносовым». Да, это он, великий Ломоносов, одновременно поэт и ученый, создавал к тому же прекрасные мозаичные картины.

У людей, подобных гигантам далекого прошлого, не существовало резкой границы не только между науками, но и между наукой и искусством. Весь комплекс человеческих знаний и мировидения замыкался в их сознании в магический круг талантливо разрешаемых реальных проблем.

Но шли годы, и во все усложняющейся науке начался процесс дробления общего на обособленные отделы. Не в силах охватить умом громаду знаний, ученые специализировались на узких участках, замыкаясь в кругу отдельных отраслей, школ и направлений. Только физик. И куда уж там быть одновременно художником, поэтом или ваятелем! Специализация достигла, казалось, такого уровня, что ученый переставал понимать своего соседа по науке, занятого околостоящими проблемами. Только математик. Только механик. А ведь некогда было иначе: только Ломоносов, только Леонардо…

Но годы шли. Ничто не вечно под луной. И вновь на пути научной революции стали вспыхивать новые огни, высвечивавшие и новые тенденции. Родились науки, объединяющие, казалось, несоединимое, математика сплетала своей железной нитью раздробленные знания по различным разделам. Юная кибернетика пришла в медицину. Изучение космоса привело и к лучшему познанию геологии планеты. Эти процессы послужили объединению ранее не связанных, даже, казалось бы, антагонистических наук.

Непреложная истина заключается в том, что новое в развитии науки часто создается на пограничных областях, близ рубежей, некогда разъединявших ученых. Все это заставило пересмотреть торжествовавшую концепцию узкой специализации в сторону универсализма.

Современный ученый категорически обязан знать, что делается на соседних участках науки. Нередко вторжение на «чужую» территорию вызывает новый скачок знаний. И чем неожиданнее и, кажется, несопоставимее подобное вторжение,

тем больше результатов мы вправе ожидать от этой обратной связи в науке.

Сегодня четко просматривается новый процесс, наметившийся в мире науки. Ученые как бы возвращаются к тому, уже позабытому универсализму прошлого, который щедро рождал Ломоносовых и Леонардо.

Можно с уверенностью говорить о том, что развитие науки, как части человеческой культуры, делает сегодня еще один спиральный виток своей эволюции, при этом диалектически возвращая ученых к широчайшему охвату всего горизонта, познания от науки до искусства. Этот процесс мы обобщенно называем единым словом — творчество.

Творческий процесс развивается по диалектической спирали. От общего к частному и от частного вновь к общему — таков путь творчества, непрерывно обогащаемый в потоке времени все новыми и новыми достижениями в области и науки, и искусства.

Мы наблюдаем сегодня, как две нити — нить науки и искусства — как бы сплетаются по спирали, непрерывно обогащая друг друга. Странно, но это предсказано в старых оккультных трактатах.

Вот здесь мы и подходим к тому основному, с чего мы начали наш разговор: современная наука делает сегодня еще один виток, обращаясь, например, даже к творческим находкам в области научно-фантастической живописи, пронизанной конкретным ощущением будущего.

И что поразительно — витки двух спиралей в области науки и искусства переплетаются между собой, как двойная генетическая спираль ДНК — носителя жизни. В ее таинственных недрах заложены ядрышки грядущих возможностей — гены будущего. Не в этом ли живая связь внешне несоединимых науки и искусства?

И что самое главное — искусство как бы становится составной частью науки и обратно, живые соки науки питают современное искусство.

В этом мы убедились и на выставке «Ученые рисуют», которая проходила в самом центре Киева в новом выставочном зале. Было это в 1981 году, когда Олег Константинович — кому же еще? — взял на себя заботы по ее организации.

Под сводами выставочных залов были собраны полотна и графические работы известнейших в стране ученых и конструкторов.

Перед посетителями выставки — несколько полотен Генерального конструктора. Героя Социалистического Труда академика Олега Константиновича Антонова. Годы властны и не

властны над творчеством конструктора и художника. Ведь создатель сверхтяжелого крылатого «Антея» и самого грузоподъемного в то время самолета в мире — «Руслана» обращался к палитре и стихам, невзирая на возраст. Его картины преимущественно голубого, пастельного оттенка. Упругая прозрачность воздуха, сквозь который художник, словно с птичьего полета, удивительно по-молодому видит окружающий мир. Годы идут, а мир на полотнах остается тот самый, его.

Прекрасна картина «Наша Родина». Как бы пролетая среди пухлой громады кучевых облаков, зритель озирает родную страну в необыкновенном ракурсе — это взгляд пилота С такой же зоркостью ученый-художник всматривается и в микромир в картине «Строение материи» или пытается ассоциировать свои чувства с такими отвлеченными понятиями, как «Ярость», или такими социально насыщенными, как «Битва за мир». Зрелые работы зрелого художника. Непросто поверить, что это произведения всемирно известного конструктора самолетов.

И он не одинок в этом. Где-то рядом — картины основоположников космонавтики члена-корреспондента АН СССР Михаила Клавдиевича Тихонравова, академика Бориса Николаевича Юрьева, патриарха отечественной авиации Константина Константиновича Арцеулова.

Творчество этих всемирно известных ученых-конструкторов и летчиков сродни искусству. Их стремления как бы иллюстрируют слова О. К. Антонова, обращенные прежде всего к молодому поколению:

«Ребенок буквально с первых шагов жаждет творить. Он ведь творит и когда ломает — он исследует. Эту жажду надо поддерживать, разжигать. Недопустимо заточать ребенка в тиски наших взрослых „можно“, „нельзя“, „сиди смирно“! Чего бы достигло человечество, если бы состояло лишь из людей, утрированно благоразумных?..

Я за расквашенные носы, за ссадины на коленях, за мозоли на руках. Пусть ребята спорят, ошибаются, исправляют ошибки, учатся обращаться с инструментами, линейкой, кистью. Пусть не боятся трудностей, стремятся летать дальше, выше, быстрее.

Однако надо помнить и другую простую истину, некрасивый самолет не полетит. Крылья необходимы каждому, не только тем, чья судьба прямо связана с авиацией».

Последние слова относятся к нам, к художникам, к конструкторам, рабочим, летчикам и автомобилистам, к тебе, читатель.

Обращаясь к молодежи, выдающийся конструктор раскрывает эту тайну научного творчества — непреложную связь науки с

искусством.

Некрасивый самолет… О, как плачевна участь его создателей. Их детищу не видать неба!

К любому виду научной и технической деятельности обязаны мы отнести этот принцип. Только гармония — сочетание красоты и рациональности — дает подлинные результаты в любой области творчества.

Последнее относится и к выдающемуся одесскому врачу-глазнику Н. Филатову, специалисту в области сварки Б. А. Смирнову-Русецкому, кандидату технических наук М. Д. Стерлиговой, московскому профессору-математику А. Т. Фоменко. Их картины новаторски свежи, а мастерство вне сомнения.

Они окрылены высокими стремлениями, о чем прекрасно высказался Анатолий Тимофеевич Фоменко:

«Есть много общего между математикой и живописью, наукой и искусством. И главное, ученый и художник идут к открытию неведомого, не познанного до них, а совершив это открытие, увлекают за собой других».

Не в этом ли заложен закон творчества? Ведь он распространяется не только на живопись, но и на поэзию. Многие ученые, конструкторы пишут стихи и не только для семейных альбомов.

В издательстве «Советская Россия» двумя изданиями выходила поэтическая книга «Муза в храме науки». В ней широко представлено поэтическое творчество ученых. Среди них поэт Олег Антонов.

И что интересно, многие из поэтов были представлены и в каталоге выставки «Ученые рисуют». Они и поэты, и художники, и ученые. А их критики? О, они почти всегда лишь критики.

Круглый день у подъезда этой выставки толпились люди, желая приобщиться к таинству творчества во многих областях.

Ученые разрабатывают новые теории. Ученые рисуют. Ученые пишут стихи. Ученые творят… Глаза разбегаются у гостей выставки. Но в них — отблески извечных тайн и таинств.

В книге отзывов на выставке «Ученые рисуют» помещены стихи кандидата биологических наук Н. Бромлея.

Это ложь, что в науке поэзии нет.
В отраженьях великого мира
Сотни красок и звуков уловит поэт
И повторит волшебница-лира.
Настоящий ученый — он тоже поэт,
Вечно жаждущий знать и предвидеть.

Кто сказал, что в науке поэзии нет?
Нужно только понять и увидеть.

Понять и увидеть… Оставить в памяти вот этот добрый десяток полотен покойного президента Академии наук СССР академика А. Н. Несмеянова, перу которого принадлежит к тому же более 300 стихотворений. Ему, выдающемуся химику-органику, эти прекрасные пейзажи и натюрморты так же нужны, как глоток ключевой воды, как сердечный порыв, как глубоко поэтические строки о сущности жизни.

Поэзия и живопись помогали основателю космической биологии — ученому-новатору Александру Леонидовичу Чижевскому. Создавая свою знаменитую теорию влияния солнечных циклов на жизнь, ученый писал (или слышал свыше?) прекрасные стихи и рисовал романтические пейзажи. Кстати, стихи его ценили такие гиганты, как Владимир Маяковский, Валерий Брюсов, Максимилиан Волошин.

И разве не о той же связи науки с искусством говорит нам творчество члена-корреспондента АН СССР Дмитрия Ивановича Блохинцева? Выдающийся физик, руководивший строительством первой в мире атомной электростанции, был и поэтом, и своеобразным художником. Кроме важнейших теоретических статей по ядерной физике, Блохинцев не раз публиковал самобытные теоретические статьи о природе творчества, подчеркивая сходство творческих процессов в науке и искусстве.

Всем известно, что соратник Ленина, пионер электрификации нашей страны, академик Глеб Максимилианович Кржижановский сочинял стихи. Слова знаменитой «Варшавянки» принадлежат ему. До сих пор обнаруживаются новые произведения ученого-революционера, написанные им в тюрьме и ссылке.

А вот строки стихов еще одного ученого — выдающегося советского генетика, академика Николая Петровича Дубинина. Как образно пишет он о величественной реке, где он работал в свое время орнитологом, будучи по наветам академика Лысенко выслан на Урал в годы репрессий за свою приверженность генетике:

На заре Урал мой синий-синий,
Будто сталь Дамаска в серебре.
Изгибаясь, режет он пустыню,
Лебедей скликая по весне.

Интересны стихи Героя Социалистического Труда академика

Игоря Васильевича Петрянова — химика, всемирно известного специалиста в области аэрозолей:

Вот эти руки могут сделать все.
Захочешь, целый мир построю ими, —
Вот этими, умелыми, моими…
Ведь эти руки могут сделать все.
Да, эти руки могут сделать все.
А сколько песен написал я ими —
Вот этими умелыми, моими…
Ведь эти руки могут сделать все.
Да, эти руки могут сделать все.
А вот тебя не удержал я ими —
Вот этими умелыми, моими,
Хоть эти руки могут сделать все.

Какая лаконичность и какая поэтическая сила в этих повторах образа всесильных и таких бессильных рук.

И, наконец, стихи еще одного выдающегося ученого — Героя Социалистического Труда, академика Николая Алексеевича Шило. Геолог, он многие годы работал на Востоке и на Крайнем Севере — потому-то литературные произведения его посвящены суровой природе этого края.

Холодный небосвод, и бледная луна,
Негреющее солнце над землей.
Здесь нет деревни, даже нет гумна —
Суровый мир склонился надо мной.
Мне эта мерзлая земля мила,
В пуржистый день, звенящий на ветру,
Когда метель просторы подмела.
Как мать избу, проснувшись поутру.

Невольно хочется задать вопрос:

— Кто же здесь физик? А кто лирик?

Они срослись в едином образе талантливого человека. Это творчество освещает своим светом лик его.

А вот стихи из той же книги Олега Константиновича Антонова. Он назвал их «Шум дождя».

Торопливый шум дождя
Все сильнее, все сильнее…
Только этот шум — не шум —

Это музыка дождя!
Капли падают, текут,
По стеблям, скользя к земле,
По травинкам, по травинкам
Капли прыгают, блестя,
В ручейки соединяясь,
По стволам бегут к земле
И с листочка на листочек —
Это музыка дождя.
Танец жемчуга в ветвях.
Скачут, падают, текут
Под корнями теплой влагой,
Растворяя соль земли.
Шелковистый шум и звоны —
Тише музыка дождя.
Частым гребнем, частым гребнем
Дождь расчесывает ветры.
Лужи черные с тревогой
В небо темное глядят.
…Беспокойный шум капели.
Тихой музыки дождя.

Чувство красоты не изменяет поэту, всю жизнь строившему самолеты.

— Как понять ваше высказывание о красивом самолете? — спросили как-то Антонова.

— Мне кажется, что у нас в авиации чувствуется особенно отчетливо, — ответил Антонов непонятливому интервьюеру. — тесная взаимосвязь между высоким техническим совершенством и красотой. Мы прекрасно знаем, что красивый самолет летает хорошо, а некрасивый плохо, а то и вообще не летает. Это не суеверие, а совершенно материалистическое положение. Здесь получается своего рода естественный отбор внутри нашего сознания. В течение долгих лет складывались какие-то чисто технические, расчетные и экспериментальные, проверенные на практике решения. Располагая этой частично даже подсознательной информацией, конструктор может идти часто от красоты к технике, от решений эстетических к решениям техническим.

По словам Антонова, большое значение в работе конструктора имеет также его художественное образование.

Вот почему умение рисовать, говорит он, так важно для конструктора. Вот почему конструктор, беседуя с конструктором,

не расстается с карандашом. Разговаривая, объясняя, он рисует. Несколько штрихов — и идея конструкции становится яснее…

Недаром Дидро, глава французских философов-энциклопедистов XVIII века, утверждал:

«Нация, которая научит своих детей рисовать в той же мере, как читать, считать и писать, превзойдет все другие в области науки, искусств и ремесел».

Как это верно! То, что Олег Константинович во всех тонкостях знал живопись, понимал искусство, явствует из его переписки с командиром французских летчиков эскадрильи «Нормандия — Неман» в 1977 году.

«Глубокоуважаемый г-н Пьер Пулярд!

Сердечно поздравляю Вас с присуждением Вам международной Ленинской премии за укрепление мира между народами.

Пользуюсь случаем поблагодарить Вас за чудесный подарок, который доставил мне огромную радость. Он ценен для меня вдвойне: во-первых, как мастерское воспроизведение одной из ранних работ импрессионистов; во-вторых, как работа нашего большого друга, командира славной эскадрильи „Нормандия — Неман“.

Я очень люблю искусство импрессионистов, совершивших один из величайших переворотов в искусстве, восхищаюсь их стойкостью в отстаивании своих эстетических убеждений, своего видения мира.

В изданных у нас книгах, посвященных импрессионизму (напр., Дж. Ревальда и ряда советских авторов), а также тех, что мне удалось приобрести во Франции, наряду с именами Мане, Моне, Писарро, Сислея, Ренуара, Дега и Сезанна, довольно редко встречается имя Берты Моризо.

Не кажется ли Вам, что, несмотря на относительно скромную роль в становлении импрессионизма, ее произведения, по крайней мере те, что мне удалось видеть, сейчас, по прошествии ста лет, кажутся удивительно современными?

У нас ее работы совсем мало известны. Впрочем, даже в замечательных передачах не упомянуто ни одно полотно Берты Моризо.

Мне кажется, что ее когда-нибудь „откроют“, так, как, например, „открыли“ Яна Вермера Делфтского.

Посылаю Вам диапозитивы некоторых своих

любительских работ: „Наша земля“, „Катастрофа“.

С наилучшими пожеланиями, искренне Ваш Антонов».

Антонов горячо поддерживал и никому не известного художника Алексея Козлова, с которым был знаком и творчество которого он высоко ценил.

Сохранилось письмо академика, адресованное директору Государственной Третьяковской галереи с просьбой поддержать талантливого человека.

Вот это письмо:

«Десять лет тому назад я познакомился с работами Козлова — художника весьма своеобразного и глубоко национального.

Он простой солдат, участник ВОВ, по возвращении в свое село Пышуг Костромской области и окончании художественного техникума целиком отдался живописи.

Многие годы бедствовал, жил впроголодь…

Одно из его произведений, по моему мнению, заслуживает быть приобретенным возглавляемой Вами ГТГ.

Речь идет о портрете его друга — лесника Киприяна Залесского. Это не портрет отдельного человека. Это собирательный образ русского человека, видимого сквозь призму всей удивительной истории нашего народа. Вещь и поэтическая, и глубоко философская. Живопись ее превосходна. Она вполне может быть поставлена в ряд с лучшими мировыми портретами кисти Веласкеса, Валентина Серова, Модильяни, Нестерова. Портрет Киприяна Залесского находится, как и все остальное, им написанное, у него дома, в мастерской: Савеловский пер., 8, кв. 6.

Антонов».

Пример с художником Козловым не единичен.

Известны многие случаи, когда Олег Константинович вступался за художников.

Его взгляд на живопись был своеобразен и, безусловно, самобытен.

— Глядя на картину, — говорил Антонов, — ищите проекцию, где все линии сходятся в одной точке. Найдете, тогда все мгновенно просветится. В этом чудо искусства. Тогда картина Платонова «Снег идет» неожиданно начинает вас согревать. И наоборот, картина «Пожар» холодит. В этом магия живописи,

заключает Антонов.

ТАНЕЦ ДРЕССИРОВАННОГО СЛОНА

Впервые я увидел «Антея» совсем рядом на заводском дворе в Святошине, куда провел меня Олег Константинович.

— Вот наше новое детище, знакомьтесь, — произнес он, элегантно простирая руку в сторону гигантского крылатого сооружения.

Я остолбенел… Передо мной вставало воистину фантастическое создание рук человеческих высотою с четырехэтажный дом. Лишь отдаленно напоминало оно самолет с умной «обтекаемой мордой» и крыльями размером с перрон железнодорожного вокзала.

Чрево было разверзнуто со стороны хвостового оперения и напоминало гигантскую пещеру, в которую вел аккуратный, добротно сработанный мост. Им оказалась крышка огромного люка, через который осуществляется загрузка самолета внегабаритными грузами титанических размеров. Сюда запросто входят экскаваторы, бульдозеры, передвижные электростанции — все то, что не может пройти по железной дороге и шоссе.

Пересекаем залоподобное чрево летательного аппарата. Ширина зала 6,4 м, высота 4,4 м, длина 36 м. Грандиозно!..

Мы поднимаемся в кабину летчиков, которая тоже далека от обычных наших представлений.

— Управление гигантом гораздо проще, чем обычным самолетом, — поясняет Антонов, — оно целиком на бустер-ном устройстве — работают гидроусилители. Никаких усилий…

Глядя на это приземленное чудо, я невольно воскликнул.

— Надо быть волшебником, чтобы создать такое!..

— А я немного волшебник, — рассмеялся Олег Константинович. — Здесь без научного волшебства трудновато…

Позже, беседуя с Алексеем Яковлевичем Белолипецким — заместителем Генерального, — я услышал от него:

— Олег Константинович был отцом «Антея». Я — его нянькой. А вырастить такого дитятю было нелегко. Сразу прыгнуть на пятый этаж немыслимо. Наверх можно подняться лишь по ступенькам, с площадки на площадку. И не торопясь… Так и мы поднимались… АН-2 — 1,5 тонны груза, АН-8 — уже 7—10 тонн. АН-22 «Антей» — 60–80 тонн.

«Руслан» — 140, а «Мечта» — 250 тонн. Вы даже не можете представить себе, что это даст людям. Привожу лишь один пример. Недавно «Правда» писала в статье «Сколько людей нужно Северу?», что один лишь Тюменский край нуждается ежегодно в 300 тысячах поселенцев. И на каждого надо истратить ни много

ни мало по 40 тысяч рублей. Перевозя вместо строительных материалов и деталей готовые и крупноблочные сооружения, потребность в расходах можно снизить в 4 раза.

Самолеты-гиганты, приземляющиеся на грунтовые аэродромы, могут сделать подлинную революцию в освоении Севера и сибирских просторов. Ведь они смогут транспортировать крупные, готовые блоки для монтажа целых городков и поселков. И это лишь одна сторона дела. Перевозка целостных механизмов, без предварительной разборки, фабричных цехов, катеров на подводных крыльях полностью меняет всю систему освоения новых земель.

Испытывать «Антея» выпало замечательному летчику-испытателю Герою Советского Союза Юрию Владимировичу Курлину — человеку неординарному, воистину талантливому.

Это о нем сказал когда-то Юрий Алексеевич Гагарин после знакомства, состоявшегося в салоне Ле-Бурже в Париже:

«Курлин высок, строен, нетороплив и внимателен. В год испытания корабля ему исполнилось тридцать три года, и он был красив своей молодостью и своей силой. Его „Антей“ намного больше моего „Востока“, и командир соответствует своему кораблю».

Испытания гигантского корабля начинались с пробежек по заводскому аэродрому. Он был мал для гиганта — первое время удалось достигнуть скорости в 170 км/ч, а требовалось для отрыва от земли не менее 220 км/ч.

Наконец 27 февраля 1965 года решено рискнуть. Первый пилот Курлин, второй — Терский. Кроме них, штурман, радист, бортинженер, ведущий инженер и «хозяин» корабля Александр Эскин — многолетний соратник Антонова.

Самолет-гигант легко оторвался от аэродрома, сразу же убрал шасси — 12 колес, каждое в рост человека. Бустерное управление полностью оправдало себя — «Антей» подчинялся управлению безукоризненно.

Однако на всякий случай приземлились на большом аэродроме в 70 км от Киева.

Антонов немедленно вылетел вслед за «Антеем», чтобы быть в курсе событий. Он всегда верил летчику и прислушивался к свежему мнению испытателя.

— Если я говорил Генеральному, что сомневаюсь в чем-то, — рассказывает Курлин, — он отвечал: «Сомневаться всегда полезно. Но испытание надо продолжать».

«Мы вернулись в Киев, — продолжает Курлин. — В сборочном цеху состоялся митинг. Затем банкет. Олег Константинович шутил за столом: „Мне легче выпить сто грамм

касторки, чем водки!“»

Он не воспринимал алкоголя.

Было решено показать «Антей» в Париже. В начале книги мы уже рассказывали о том чрезвычайном успехе, который имел это! самолет в Международном салоне. Пожалуй, никогда еще за все 35 Салонов, устраиваемых раз в два года, отдельные самолеты не имели такого успеха, какой выпал на долю советского гиганта.

В эти дни здесь царил подлинный дух Олимпийских игр. Это подчеркивала советская экспозиция, показавшая лишь гражданские летательные аппараты — самолеты и вертолеты.

«На большой площадке, — рассказывает Антонов, — были расставлены хищные самолеты, уродливые истреби гели-бомбардировщики, горбатые, вооруженные до зубов разведчики. Вокруг них аккуратными рядами были разложены ненавистные народам орудия войны: фугасные и напалмовые бомбы всех калибров и мастей, управляемые и неуправляемые ракеты с электромагнитными и тепловыми головками самонаведения, пулеметы, пушки, снаряды…

Рядом на складных стульчиках одиноко сидели двое военных в хаки с сигаретами в зубах.

Кругом — пустота, как вокруг зачумленного места. Добрые французы, кто с опаской, а кто и с неодобрением, обходили сторонкой эту площадку смерти.

Наши советские стенды, напротив, кишели любопытными, доброжелательно настроенными, оживленными зрителями».

Надо знать характер Олега Константиновича Антонова, чтобы понять его умение элегантно «разыгрывать» зарубежных собеседников.

Потрясенные сенсационными достоинствами советского самолета-гиганта, авиационные специалисты Франции высоко оценили и веселый «подарок», который сделал им Генеральный конструктор, как говорится, под занавес работы Салона.

В последний день пребывания в Ле-Бурже советской делегации она была приглашена устроителями салона на заключительную встречу.

«Встреча закончилась в обстановке сердечности, — вспоминает Антонов. — Все встали из-за стола и, разбившись на небольшие группы, спешили доказать то, что считали важным. Еще сидя за столом, я заметил на боковых стенках зала две большие фотографии в рамках, из которых левая особенно привлекла мое внимание. Она изображала отлет большого числа воздушных шаров… Сомнений нет — это состязания воздушных шаров в Париже в 1908 году.

Вокруг меня несколько французов, в основном

конструкторов, руководителей авиационных фирм, людей бывалых, несомненно, хорошо знающих историю авиации и, как все французы, любящих веселую шутку к месту.

Я нащупываю рукой во внутреннем кармане пиджака заветный кусочек тоненького картона и обращаюсь к группе окружающих:

— Господа, я немного волшебник. Позвольте вручить вам пригласительный билет на это состязание воздушных шаров 1908 года!

Удивленные восклицания:

— О! Невероятно! Не может быть! Откуда он у вас? Разрешите посмотреть…

— Да, несомненно, это подлинный пригласительный билет 1908 года! Вот дата…

Билет переходит из рук в руки, рассматривается на свет, чуть ли не пробуется на зуб, пока им не овладевает самый страстный коллекционер из присутствующих.

В 1962 году Яков Зархи, один из старейших деятелей Осоавиахима, передал мне на хранение то ценное, что ему удалось спасти из экспонатов аэроклуба-музея после героической обороны Ленинграда. Здесь были удивительные вещи.

Редчайшие фотографии первых самолетов, расписки Сикорского в получении гонорара от Русско-Балтийского завода за чертежи самолета „Русский витязь“…

И, наконец, пачка пригласительных билетов, адресованных генералу А. М. Кованько — известному деятелю воздухоплавания царской России. Среди них и билеты на состязание воздушных шаров в Париже в 1908 году.

Но то, что на стене резиденции синдиката французской авиационной промышленности оказалась, к моему собственному удивлению, фотография состязаний воздушных шаров, а не самолетов, и именно в 1908 году, — это чистая и приятная случайность, которая помогла мне озадачить наших гостеприимных хозяев.

А в общем, на ловца и зверь бежит».

Не меньшей сенсацией стал показ в последний день салона полет «Антея» с двумя отключенными двигателями.

— Все летают. А мы сидим под кабинетным запретом — не летать. — жаловался министру Юрий Курлин.

— А ты уверен в успехе?

— Уверен, абсолютно.

— Ну тогда давай!

И Курлин дал… Он за шесть минут полета показал ускоренный взлет, разворот на малой высоте с креном в 60

градусов, проход перед зрителями с отключением двух двигателей из четырех. Зрители были потрясены…

— Курлин хулиганит, — заявил начальник Управления летной службы. — Он нарушил распоряжение…

— А вы что, пришли девиц смотреть на площади Пегаль? — саркастически поинтересовался министр Петр Васильевич Дементьев. Ему тоже не терпелось показать «Антея» во всю силу его возможностей…

В частности, на посетителей салона сильнейшее впечатление произвела система загрузки сверхгабаритного воздушного корабля. Для удобства погрузки тяжелых автомашин, экскаваторов, бульдозеров создано своеобразное «приседание» самолета. При загрузке весь фюзеляж воздушного корабля опускается с помощью гидравлики на все 12 стоек шасси, чтобы дать возможность самостоятельного заезда машин через откинутую крышку кормового люка. Она огромных размеров и выполняет функцию въездного моста.

Французская пресса была настолько потрясена «приседанием» самолета, что остроумно назвала эту операцию «элегантным танцем дрессированного слона».

И действительно, «танец вприсядку» воздушного гиганта может поразить любое воображение.

Единственно, к чему придрались дотошные журналисты — так это к названию корабля.

Древний гигант Антей, отрываясь от Земли, терял свою силу. Именно прикосновение к матери Земле вливало новые силы в мифического гиганта. Выходит, название «Антей» противоречит существу воздушного корабля.

Но надо знать характер Антонова, оставлявшего свое «АН» в названиях воздушных кораблей и не только… «Антей», «Руслан» — что расшифровывается, как «Русский лайнер АН». Это «АН» проникло даже в имена детей Антонова: Андрей, Анна, Роллан… Об этом рассказала мне знаменитая летчица Марина Лаврентьевна Попович.

61-я генеральная конференция ФАИ 1969 года в Лондоне присудила М. Л. Попович диплом Поля Тиссандье, за проявленную самоотверженность, инициативу, выдающиеся летные достижения и вклад в развитие авиации. Она — первая в Советском Союзе летчица, которая на современном скоростном истребителе преодолела звуковой барьер в феврале 1972 г. На самолете «Антей» Марина Попович вместе со своим экипажем установила в двух полетах десять мировых рекордов. Область ее научно-технических интересов — не только испытания самолетов, но и творческое участие в их создании.

Отвечая тем, кто обрушился на название самолета, Марина Попович говорила:

«Мне не раз приходилось слышать пространные суждения относительно самого названия самолета „Антей“. По древнегреческой мифологии, Антей брал силу у матери — Земли. Его можно было победить, оторвав от земли, что и сделал Геркулес. Самолет АН-22, оторвавшись от земли, должен согласно этому мифу обессилеть. А тут все наоборот.

Да, „Антей“ создан не богом, а людьми, коллективным разумом и трудом людей.

Несмотря на свой двухсоттонный вес и шестидесятитысячную лошадиную силу, он безропотно покоряется пилоту (следовательно, поднимается, отрывается от земли сам, со своим экипажем вместе).

Вот почему название „Антей“ правильно…

Разве не удивительно: на самолете АН-22 установлено 27 мировых рекордов и 50 всесоюзных. Это огромные шаги „Антея“ по небу».

И делали эти шаги хрупкие женщины — наши советские летчицы. Вместе с Мариной Попович в установлении на «Антее» в феврале 1972 года рекордов мировых и всесоюзных участвовали: второй пилот Г. Корчуганова, штурман Л. Петраш, ведущий инженер А. Стрельникова.

Дружный женский коллектив еще раз показал выдающуюся роль советских летчиц, проявившуюся и в годы войны, и в годы мирного освоения воздушного океана.

Вспомним, что говорилось о наших славных летчицах, принимавших участие в Великой Отечественной войне.

Когда-то командир эскадрильи «Нормандия-Неман» — полковник Пулярд, наблюдая работу техников и полеты летчиц, их воздушные бои, с восторгом сказал:

«Если бы все цветы мира собрать и положить к ногам этих хрупких молоденьких девушек, то этого было бы мало, чтобы выразить им глубочайшую признательность за их бесконечное мужество».

Невольно вспоминается рассказ Марины Попович:

«…Однажды в Западном Берлине на пресс-конференции мне задали вопрос: „Из каких легирующих добавок изготовлена сталь передней кромки крыла самолета, на котором вы, женщины, установили мировой рекорд?“ Вспомнив отвагу женщин, проявленную в бою, я ответила:

„Из сплава мужества, героизма и высокой преданности Родине“.

„Антей“ дал возможность советским летчицам еще раз

проявить себя в экстремальных условиях освоения сверхтяжелого воздушного гиганта, само существование которого стало легендарным».

Не потому ли Марина Попович посвятила одно из своих стихотворений — а она уже известная поэтесса — легендарному мифическому герою и легендарному самолету?

Из легенды древности глубокой
К нам пришел мифический Антей —
Сын Земли бесстрашный, светлоокий,
Мощь берущий от ее корней.
В век двадцатый зримо и реально
Взвихрил ты моторов грозный гром,
Воплощенный в песенном металле,
Стал «Антей» крылатым кораблем!
И сегодня труженик воздушный,
Ты на плечи крепкие свои
Многотонный груз берешь послушно,
Чтоб вести его на край Земли.
Созданный людьми, а не богами,
Ты не посрамил свой древний род:
Хоть ты верно дружишь с небесами,
Силу вновь Земля тебе дает.

За создание АН-22 — «Антея» группа конструкторов получила высшую награду страны — Ленинскую премию.

Антоновский «Антей» невольно стал тем притягательным началом, которое магнетически привлекало к Генеральному конструктору многих деятелей авиации всего мира.

В Ле-Бурже состоялась встреча Антонова с сыном выдающегося русского авиаконструктора Игоря Ивановича Сикорского.

Он живет в США, является одним из руководителей фирмы «Дуглас», работает в ФРГ. Его отец замечательный русский конструктор, начавший увлекаться авиацией, еще будучи до революции киевским студентом, превратился с годами в ведущего конструктора России. Это он перед первой мировой войной построил четырехмоторный гигант «Русский витязь» и вслед за ним пустил в серию «Илью Муромца» — в те годы крупнейшие самолеты в мире. Об этом мы рассказали выше.

Нелегко сложилась судьба этого талантливого человека, и не зря судьба его интересовала Олега Константиновича Антонова, тоже создателя воздушных гигантов. Сикорский был основоположником отечественной тяжелой авиации.

Однако после революции Игорь Сикорский оказался за рубежом, где слава его, как конструктора, достигла легендарных масштабов. Он разработал и создал свыше 70 самолетов и вертолетов, носящих его имя.

— Как это произошло? Ведь Игорь Сикорский был патриотом своей Родины и никогда не выступал против России, будучи на родине и за рубежом.

Лишь недавно стали известны подробности из жизни Игоря Сикорского тех далеких дней.

Два ведущих конструктора, Сикорский и Григорович, оставшись в 1917 году не у дел, обратились к руководителю ВСНХ Ларину с вопросом о судьбах и будущем отечественной авиации.

По свидетельству присутствовавшего при разговоре будущего создателя красной авиации Акашева, Ларин (кстати, тесть Николая Бухарина) ответил конструкторам однозначно:

— Пролетарскому государству авиационная промышленность не нужна, как не нужны фабрики косметики, духов и других ненужных предметов…

Тут же Ларин отдает распоряжение перевести мастерские, изготовлявшие и ремонтировавшие самолеты, навыпуск мебели.

Игорь Сикорский обратился на Русско-Балтийский завод, изготовлявший его тяжелые самолеты, с вопросом:

— Что делать? Мой контракт с заводом кончился.

— Что хотите, — ответили ему. — Фабрично-заводской комитет не возражает против вашего выезда для продолжения работы за рубеж.

Рассказывают, конструктор якобы ходил к Ленину с просьбой отпустить его для продолжения конструкторских работ во Францию, поскольку в России, в сложившихся условиях, его способности не могли быть использованы. Ленин сожалел об отъезде, но противиться отъезду Сикорского не стал.

В начале 1918 года Игорь Сикорский через Мурманск уехал во Францию. Здесь он продолжает строить боевые самолеты для участия в операциях против Германии. Когда война в Европе закончилась, Сикорский уезжает в США, где слава его достигает апогея.

Дочь Сикорского, Татьяна Игоревна, профессор социологии, приезжавшая в Россию в связи со столетием со дня рождения отца, рассказывает:

— Он уехал потому, что на родине, как ему тогда казалось, продолжать любимое дело было невозможно. Сначала поехал во Францию, а на следующий год перебрался в Америку. Для отца это были тяжелые годы — безденежье, неустроенность. Но он не отказался от своей мечты. В 1923 году была создана русская

авиационная компания «Сикорский аэроинжиниринг корпорейшн». Начали работать на ферме одного русского эмигранта близ Нью-Йорка, — отец и несколько десятков энтузиастов. Все русские…Но средств все же было недостаточно. Казалось, дело закончится крахом. На помощь пришел Сергей Васильевич Рахманинов. Его вклад — 5 тысяч долларов — спас фирму от разорения.

Подобно Федору Шаляпину, Сергею Рахманинову, Анне Павловой, Бунину, Куприну, Репину и многим другим великим русским, Игорь Сикорский составляет гордость нашего Отечества.

Не потому ли по инициативе Олега Константиновича Антонова в 1982 году группа ведущих летчиков страны обратилась в правительство с просьбой восстановить имя выдающегося конструктора у себя на родине, как это было сделано в отношении других русских гигантов, оказавшихся по воле судьбы в эмиграции.

Я принимал непосредственное участие в составлении письма на эту тему, подписанного летчиками Героями Советского Союза Михаилом Громовым, Георгием Байдуковым, Валентиной Гризодубовой, Марком Галлаем, Василием Колошенко. Подписал обращение к правительству и Герой Социалистического Труда Олег Антонов.

Несмотря на то, что обращение о реабилитации Игоря Сикорского было четко аргументировано, полученный ответ, увы, оказался типичным для времени застойного периода.

— Вертолеты Сикорского бомбили Вьетнам, — пояснили нам. — О реабилитации имени конструктора не может быть и речи.

Ответ этот нельзя признать достаточно компетентным.

Дело в том, что Сикорский вообще не конструировал военные вертолеты, его специальность — гражданская авиация.

До последних лет своей жизни Олег Антонов не мог успокоиться по поводу несправедливости в отношении своего талантливого коллеги.

СДЕЛАТЬ ТО, ЧЕГО НЕЛЬЗЯ СДЕЛАТЬ

Однажды Антонова спросили, интересует ли авиаконструкторов полет птиц? Можно ли использовать этот принцип в авиации?

Немного подумав, Олег Константинович ответил: да, природный принцип полета, безусловно, интересует конструкторов; однако трудности, с которыми сталкивается в данном случае инженерная мысль, огромны.

Скопировать сложное движение живого крыла механическими способами — дело исключительно трудное. Да и надо ли это делать…

Взять ту же природу. Нет крупных летающих птиц. В далекие доисторические времена птицы-гиганты существовали, но они плохо летали и вымерли, не выдержав соперничества с мелкими птицами. Видимо, у малых птиц в движении их крыльев есть тонкости, так и не раскрытые до сих пор наукой. Когда же мы их изучим, все равно вряд ли мы, конструкторы, будем в точности копировать птичий полет.

Но все-таки Олег Константинович, интересовавшийся всем, что могло послужить новым толчком в развитии авиации, не отказывался от возможности использовать хотя бы некоторые элементы птичьего полета.

И такая возможность подвернулась неожиданно.

В библиотеке Новосибирского опытного завода, где Антонов проводил все свое весьма дефицитное «свободное» время, он неожиданно столкнулся с юношей, который дал смелый толчок развитию конструкторской мысли именно в направлении использования машущего полета. Случайность? Нет, они искали друг друга.

— У меня есть интересная мысль, — обратился юноша к конструктору, — может быть, ее стоит использовать или, во всяком случае, проверить.

— Какая? — с интересом откликнулся Антонов.

— Летая на планерах, я узнал, что такое «болтанка». Не раз меня бросало вверх и вниз, казалось бы, безо всяких на то причин. А что если использовать это свойство воздушной среды, сделав крылья планера подвижными? При напоре воздуха снизу крыло, соединенное с фюзеляжем шарнирно, поднимется вверх. При этом оно с помощью поршня, подобно компрессору, сожмет воздух в цилиндре. При ослаблении воздушного потока сжатый воздух в цилиндре вернет крыло в прежнее положение. Произойдет как бы взмах крылом. И так до новой ступени

«болтанки». А она неиссякаема. Мне кажется, такая система позволит планеру с машущим крылом подниматься без мотора к верхним слоям атмосферы, удлинит возможности безмоторного полета.

— Подождите, — остановил юношу конструктор. — В ваших соображениях есть разумное начало… Дайте-ка мне чуточку проверить вас, — и Антонов тут же вытащил из кармана логарифмическую линейку, с которой никогда не расставался.

Через пять минут разговор принял совсем другой оборот.

— Как вас зовут? — спросил юношу конструктор.

— Маноцков Александр… — ответил парень и смущенно добавил: — Юрьевич…

— Так вот, Александр Юрьевич, я предлагаю вам место в конструкторском бюро. Соглашайтесь… Даю вам работу конструктора. Устраивает?

— Да. Но ведь я без высшего образования, без диплома…

— Это не имеет значения — у вас толковая голова и смелые идеи. Такие ребята мне нужны. Конечно, придется много учиться…

— Согласен, — смущенно пролепетал Маноцков.

— Будете заниматься вашей проблемой. Посмотрим, к чему она приведет нас.

Позже, уже в Киеве, куда перебралось конструкторское бюро Антонова, он выделил для переоборудования группе молодых конструкторов под руководством Маноцкова планер своей конструкции А-9 (имя молодого конструктора читатель уже встречал в этой книге).

…Это был прекрасно «обкатанный» образец планера. Предстояло сделать его длинные и тонкие крылья подвижными. Группа работала с энтузиазмом, без выходных и праздников. Антонов не отходил от молодых ребят.

Подлинным праздником стал день, когда «Кашук» — так назвали планер в честь Олега Кошевого из фадеевского романа «Молодая гвардия» — получил рабочее крещение. С застопоренными крыльями, которые подрессоренно соединялись с поршнем компрессора и фюзеляжем планера, летательный аппарат замер на взлетной полосе.

Тонкий трос соединял его с буксировщиком АН-2. Ей. «Аннушке», предстояло вывести детище Маноцкова в воздушное пространство. В кабине планера сам автор. Рывок, небольшой разбег — и легкокрылая птица взмыла над снежными просторами заводского аэродрома. Вот она делает первый полукруг за буксировщиком, управляемая восторженным энтузиастом. Пора перейти к основному — машущему полету.

Саша тянет на себя ручку, освобождающую крылья. И, о чудо, они делают первый взмах. За ним — второй… Планер летит подобно птице. Взмахи следуют один за другим.

Там, внизу, ликующая стайка молодежи. Генеральный конструктор, инженеры…

Но что это? Раздается треск, и одно из крыльев надламывается у своего основания. Отцепившись от самолета, планер входит в крутую спираль. Надо выбрасываться — ведь у пилота парашют!

Нет, он упорно пытается спасти машину. Подламывается второе крыло. Фюзеляж, лишенный опоры, стремительно падает.

Пилот все еще в кабине. Смерть неминуема… Остатки планера врубаются в склон оврага, поднимая снежное облако над местом катастрофы.

Самолет-буксировщик делает круг над склоном и возвращается на полосу.

— Пилот под обломками, — взволнованно докладывает летчик. — Движений не заметил — наверняка погиб.

— Немедленно к месту падения! — командует Генеральный.

«Газик» срывается с места, устремляясь к заснеженному горизонту.

Но произошло одно из тех чудес, которые случаются раз на тысячу катастроф. Остатки планера падают на крутой заснеженный склон. Вздымая снежный вихрь, фюзеляж бороздит белую толщу, замедляя движение. Вместо удара — скольжение по касательной.

Почти чудо — пилот не только жив, но даже и не ранен.

Позже Маноцков рассказывал:

— На высоте 150–200 метров раздался треск — это разорвалось ушко конца рычага правого крыла и рывком от фюзеляжа оторвало крылья вместе с центропланом. В следующее мгновение я, по-видимому, врезался в мать-сыру землю. Как это было, конечно, не помню. Наверно, долго, минут пять, лежал без памяти… Очнулся лицом в снегу, с болью в груди, чем-то придавленный со спины. Первая мысль — что я жив (боялся, что разбит в дым); пошевелив руками и ногами, убедился, что вроде даже и цел. Вылез — кругом тишина, щепки фюзеляжа. Поодаль, метрах в пятидесяти, лежали крылья. Проваливаясь буквально по пояс в снег (он меня спас), я поплелся к ним. Боюсь, что подвел всех, кто мне помогал. Жалко машину…

Олег Константинович Антонов не только не прекратил работу над планером Маноцкова. Наоборот, он убедил всех в том, что молодой конструктор на правильном пути. Он правильно разработал теорию машущего полета, конструкцию подвижного

крыла. Ошибки допущены в изготовлении и расчетах конструкции, а не в принципе.

Опыты с машущим полетом были продолжены. И с успехом.

Молодой энтузиаст Александр Юрьевич Маноцков и его бригада молодых конструкторов разработали новый вариант планера с подрессоренными крыльями, назвав его «Поль Робсон» в честь популярного в то время негритянского певца.

В августе 1953 года состоялось его испытание. Теперь оно было поручено профессионалу, летчику-испытателю Анушу Рудницкому, прошедшему героическую школу Великой Отечественной войны.

Буксировщик вывел «Поля Робсона» на высоту в полторы тысячи метров, где планер отцепился от самолета. Рудницкий отключил стопор крыльев. Планер летел и подобно стрекозе плавно взмахивал крыльями. Опыт удался… Взмах следовал за взмахом. Крылья выдерживали нагрузку. Незабываемое зрелище…

Олег Константинович Антонов, Саша Маноцков, все, кто принимал участие в создании нового летательного аппарата, ликовали.

Преодолен еще один барьер в авиации — создан аппарат с машущими крыльями!

Свыше 150 часов провел Рудницкий в воздухе, изо дня в день летая на планере новой конструкции.

Учитель и ученик — Антонов и Маноцков получили полное удовлетворение несколько позже. Аппарат конструкции Маноцкова был включен в программу воздушного парада в Москве в День Воздушного Флота в 1954 году. Планер с машущими крыльями буквально ошеломил тысячи зрителей на поле Тушинского аэродрома. Полная победа…

Позже Олег Константинович дал оценку вкладу, сделанному молодым конструктором в историю авиации.

«…Повозки хеттов и первобытная арба гуннов не скопированы со слона и лошади, а снабжены колесами, не имевшими прототипа в природе, но доступные в изготовлении техниками и мастерами того времени… И первые летавшие планеры с неподвижными крыльями, и самолет с двигателем, и винтом тоже не имели аналогов в природе.

Заслуга А. Маноцкова состоит не в том, что он „вернулся назад“ к эпохе первых попыток человека летать с помощью взмахов крыльев. Он обратил внимание на то, что на современном уровне развития техники мы получили возможность приблизиться к совершенным образцам, созданным природой.

Ищущий, беспокойный, удивительно смелый ум Маноцкова

был устремлен не назад, а вперед, работая в унисон с последними достижениями науки и техники.

Я не предлагаю лепить крылья из перьев, скрепленных воском. Это этап, пройденный еще в эпоху рабовладельческого общества. Крылья надо делать не из перьев, а из пластиков на основе сверхпрочных волокон, которые еще предстоит открыть, работая с подвижным и гибким крылом, способным заимствовать энергию у окружающей среды.

Александр Маноцков, проводя свои замечательные опыты, обратил наше внимание на новые возможности, созданные развитием техники и науки для приближения к совершенным природным образцам. И в этом непреходящая заслуга Александра Маноцкова, летчика-планериста, конструктора-искателя, исследователя, заглядывающего в будущее».

Шло время… Талантливый, инициативный и обаятельный по характеру молодой конструктор сделал в короткой жизни своей много удивительно смелых, разносторонних по характеру предложений. Погиб он неожиданно, как говорится, на рабочем посту. Он разбился при испытании им очередного планера новой конструкции.

Олег Константинович высочайше ценил своего друга — он называл его человеком будущего.

Новое всегда привлекало внимание Олега Константиновича Антонова. Причем новое на уровне первой свежести — лишь бы это способствовало обновлению того, чем было обуреваемо его вечно ищущее сознание.

Примером тому увлечение Антоновым нашумевшей в шестидесятые годы «машиной Дина». Неожиданно он увидел в инерцоидах, составляющих основу машины, новые перспективы, способные революционно изменить пути развития авиации.

Интересно проследить мысли конструктора на примере его переписки по этой проблеме с таким же увлеченным энтузиастом. Поражает серьезность, с которой происходил этот разговор-переписка.

Роман Иванович Романов — конферансье. Весело, непринужденно, засыпая зрителей шутками, он вел концерты в Колонном зале и во Дворце съездов.

Но мало кто знает о другой его жизни. Долгими ночами артист просиживает возле заполненной водой ванны, где плавают модели необычных аппаратов, созданных фантазией и талантом изобретателя. А то вдруг он появляется во дворе с необыкновенной самоходной моделью машины в окружении толпы мальчишек. Идут испытания…

— …Бред… Бесплодная техническая графомания, —

воскликнут придирчивые скептики. — Кому это надо? «Человек с приветом…» — так величают у нас чудаков.

Как бы не так…

На некоторые оригинальные конструкции артисту-изобретателю были выданы авторские свидетельства.

Вот отрывки из интереснейшей переписки Р. Романова с Олегом Константиновичем Антоновым.

«Многоуважаемый Олег Константинович!

В Вашей статье „Какой я вижу авиацию будущего“ в газете „Известия“ Вы упомянули об изобретении Н. Дина, говоря, что „если эта теория подтвердится, то откроются совершенно новые перспективы развития авиации“.

Вы, по существу, единственный специалист, который высказал свое мнение по этому вопросу безо всякой иронии. Поэтому я и пишу Вам.

Так как Вы „с большим интересом познакомились с новой теорией Дина“, то, может быть, Вас интересует теория Вашего соотечественника, ибо то, что Вы называете теорией Дина, уже около десяти лет разрабатывается мною.

В 1958 году мной получен приоритет — это на год раньше выдачи патента Дину.

Моя идея настолько „сумасшедшая“, что никто не осмеливается со мной согласиться. Отношение академии к изобретению Дина отрицательное, вместе с тем с появлением Дина появился некоторый интерес и ко мне.

Мой гражданский долг обязывает меня проявить сейчас какую-то деятельность, ускорить признание этого изобретения, чтобы не потерять приоритет нашей страны на это, — может быть, даже и открытие.

Р. Романов».

«Уважаемый Роман Иванович, Ваше имя мне хорошо знакомо, и мне очень приятно, что известный артист интересуется глубокими проблемами механики.

Ваше письмо действительно не единственное. Оказывается, аналогичными проблемами у нас в Союзе занимаются в том числе и ученые-механики.

Надеюсь, что мне со временем удастся связать Вас с кем-либо из них, а Вам осуществить Вашу идею.

Действительно, не раз смелые идеи выдвигались „неспециалистами“. Ученые знают слишком много

законов, которые говорят о том, чего „нельзя“ сделать.

О. Антонов».

«Уважаемый Олег Константинович!

Несказанно обрадован Вашим быстрым и доброжелательным ответом. Искренность Вашего письма дает мне смелость высказать несколько мыслей и взглядов на перспективы развития летательных аппаратов.

Мне кажется, какие бы ни были конструктивно совершенные машины ныне существующих принципов полета, они не решат современных буйно цветущих человеческих желаний в науке, экономике, политике.

Только абсолютно новый принцип, „опрокидывающий“ все установившиеся представления о движении и полете, может решить эти современные требования и задачи.

И не удивительно, что человеческая мысль, как кибернетическая мышка, „толкается“, казалось бы, в невозможное, в направлении использования внутренних сил, не считаясь с существующей теоремой о движении центра масс системы.

Позволю себе увязать теоретические размышления с формой изложения, близкой моему веселому жанру. Когда однажды монах Гаранфло, если Вы знаете, захотел в постный день поесть курятинки, тогда он недолго думая взял курицу, окрестил ее в святом крещении рыбой и съел.

Вот так же и у меня получается. Мне говорят, центробежные силы не могут создать движения, тяги, действуя в замкнутой механической системе, так как это силы внутренние. А я пришел, мне кажется, к правильному выводу, что центробежные силы в определенных условиях можно назвать внешними силами, и тогда не будет противоречия с теоремой о движении центра масс системы.

Н. Дин пришел к этому тоже вроде меня, может быть, не подозревая, что согласно теории этого делать „нельзя“. Невежды бывают разные. Очень хорошо сказал Эйнштейн (я расскажу, а вдруг Вы этого не знаете?). Когда Эйнштейна спросили, как появляются изобретения, которые переделывают мир, великий физик ответил: „Очень просто. Все знают, что сделать это невозможно. Случайно находится один невежда, который

этого не знает. Он-то и делает изобретение“.

Я приношу извинение за вольность стиля письма Его писали как бы два человека — и артист, и мечтатель-изобретатель, поэтому серьезная тема, возможно, была выражена довольно в легкой форме.

Мое изобретение (один из вариантов) рассматривалось в МВТУ имени Баумана на кафедре теоретической механики и деталей машин.

В заключении ученых МВТУ очень робко и с разными оговорками не отрицается возможность тяги данного принципа.

Преподаватель МВТУ имени Баумана Гирченко Леонид Владимирович заинтересовался моим изобретением и даже изъявил желание сделать теоретический анализ и расчет взаимодействий сил моего двигателя.

Р. Романов».

«Уважаемый Роман Иванович, Вы знаете, как был выпущен дух (Джинн-Дин) из бутылки. Его появление вызвало цепную реакцию. Я получил ряд писем, из которых видно, что наряду со школьной, классической механикой, которая бдительно охраняется от посягательств неверных и еретиков всей мощью официальной науки, существует или, лучше сказать, рождается новая, точнее — новые (!) механики: энергетическая, несимметричная, причинная и tutti quanti (в переводе „все прочие“).

Пока я занимаюсь с моими товарищами осмысливанием некоторых положений этих систем. Есть предложения сразу строить летательный аппарат на новом принципе. На первое время, вероятно, мы ограничимся проверкой частных принципов.

Если тот или иной принцип что-то даст, пойдем дальше.

Если Вас не затруднит, пришлите мне заключение ученых МВТУ и расчеты т. Гирченко.

Я не знаком с Вашим изобретением, но мне кажется, что ряд товарищей разными путями нащупали слабое звено в классической механике, пробел, восполнение которого отражает некоторые новые возможности по созданию движителей нового типа. С удовольствием встречусь с Вами, когда буду в Москве.

О. Антонов».

«Многоуважаемый Олег Константинович!

Получение письма, в котором было высказано Ваше желание о встрече со мной, я определил как одно из самых замечательных событий в моей „второй“ творческой жизни — научной деятельности. Весь апрель прошел у меня в надежде на встречу с Вами.

Не из праздного любопытства хотелось бы знать, каковы успехи в „проверке частных принципов“.

Думается, что без знания одного положения, которое глубоко скрыто в „тайниках“ механических явлений, все добрые усилия могут быть тщетны и могут привести к преждевременному разочарованию и отрицательному выводу.

Р. Романов».

«Уважаемый Роман Иванович!

Долго не был в Москве, вот и все. Буду обязательно и тогда позвоню. Материал увеличивается, но пока отрицательного порядка. За мир!

О. Антонов».

«Многоуважаемый Олег Константинович!

Получил Вашу краткую и на удивление много говорящую открытку.

Простота, лаконичность и откровенность в ней произвели на меня покоряющее действие. В своем ответе хочу подражать Вам.

Верю, что личное общение с Вами даст мне нужный заряд и прилив сил для дальнейшего трудного, бесславного, но увлекательного пути изобретателя.

У меня, как и у всех людей, есть человеческие слабости. В одной из них я могу Вам признаться: мне хочется при жизни узнать, что я прав. А для того, чтобы это доказать, нужно, очевидно… отдать жизнь. Ну что ж, если на дело, то и не жалко. Но нужно еще доказать, что на дело…

Что-то у меня не получилось веселого письма.

Может быть, оттого, что все свое веселое я отдал сегодня зрителям.

Р. Романов».

Как известно, шум, поднятый вокруг «машины Дина», постепенно утих. Накопившиеся «материалы отрицательного

порядка» убедили человечество в незыблемости законов физики. Идея Дина, скажем прямо, неверна…

Антонов вынужден был отказаться от надежд, суливших грандиозный успех развитию авиации.

Что же представлялось ищущим глазам Генерального конструктора, когда он вглядывался в затуманенную даль грядущего.

В многочисленных интервью, которые в разное время давал Антонов корреспондентам, ему почти неотвратимо задавался вопрос: что он думает об авиации будущего?

— Начало двадцать первого века будет эрой летательных аппаратов с вертикальным взлетом. Это потребует больших затрат энергии, но это себя оправдает. При больших скоростях в воздухе мы больше времени тратим на то, чтобы добраться по земле от города до аэродрома и после полета опять от аэропорта до города. При вертикальном взлете и посадке летательного аппарата в самом городе мы раза в три выигрываем во времени.

Где-то рядом стоят самолеты укороченного взлета и посадки. В этом случае можно использовать вертолетные площадки в городской черте. Опять выигрыш во времени.

Большую роль в ближайшем будущем сыграют аппараты, оборудованные для взлета и посадки с воздушной подушкой вместо шасси. Это сделает самолеты безаэродромными. То есть они смогут взлетать и садиться с любого грунта и даже с воды.

Возможно, появится и баллистическая авиация. Специальный самолет разгоняется до первой космической скорости, выходит подобно спутнику в безвоздушное пространство, проходит часть околоземной орбиты и приземляется за десятки тысячи километров от места взлета.

Интересно, что наряду с самолетами завтрашнего дня Генеральный думал одновременно и о будущем автомобиля.

Один из спутников Антонова во время пребывания конструктора в Париже вспоминает:

— Мы глядели на густой нескончаемый поток автомобилей на улицах французской столицы. Олег Константинович задумчиво произнес: «Скоро автомобиль должен изменить свой традиционный облик. Вы посмотрите, в современном городе ему уже тесно. Конструкторы должны исходить не от автомашины, как единицы, а от потока. В этом случае автомобиль должен иметь вокруг себя своеобразный „предохранительный бампер“, оберегающий машину со всех сторон. Это заставит в конечном итоге постепенно изменить традиционный облик автомобиля. Он в конечном итоге приобретет овальную, а может быть, даже сферическую форму или близкую к ней.

Естественно, у автомобиля будущего должен быть не бензиновый, а электрический двигатель, не отравляющий жителей города. Это электромобиль».

Известно, что Олег Константинович активно поддерживал одного из сотрудников своего КБ — механика, строившего плавающий автомобиль-амфибию.

— Он не только помогал мне советами, — рассказывает Анатолий Тарасенко, — но выделил даже двигатель и кое-какие дефицитные материалы для амфибии.

Амфибия была создана и участвовала даже в одном из пробегов самодельных автомобилей по стране, который организовал в свое время журнал «Техника — молодежи».

Автомобиль прекрасно шел по земле, отлично плавал и выбирался на заболоченный берег с помощью резиновой гусеницы, надеваемой на колеса, когда амфибия была еще на плаву.

— Вы знаете, — говорил Тарасенко, — я целиком обязан Антонову в создании такой необычной машины. Он всегда поддерживал нас, сумасшедших.

Механику можно верить. Генеральный интересовался всем. Как депутат Верховного Совета СССР, он даже рассматривал и проверял на жизненность чертежи дирижабля, разработанного изобретателями-любителями.

— Что поделаешь, это по назначению, — смеялся Олег Константинович, смело прикасаясь к еще неизведанному будущему.

СЛАВНОЕ МОРЕ, СВЯЩЕННЫЙ БАЙКАЛ

8 июля 1971 года в газете «Правда» появилась статья О. Антонова под названием «С чего начинается творчество».

Есть в этой статье строки, которые не оставят любого читателя равнодушным. Они о любви к Родине, о защите ее экологической чистоты.

Еще никто до этого не говорил так четко и ясно о прямых и конкретных задачах, встающих перед любым человеком, ответственным на своем рабочем месте за сохранение родной земли, ее красоты и самобытной чистоты.

«Любовь к родине выражается у разных людей по-разному, — писал Антонов. — Березки. Наши бескрайние равнины, наши горы! Наши величественные реки и леса, наши города и села!.. Как все это прекрасно.

Да, это прекрасно. Но такая любовь всегда бывает пассивной. Она имеет потребительский оттенок.

…Но есть другая любовь. Любовь боевая, активная, выплавленная из жгучего желания сделать нашу Родину более прекрасной, более могучей, процветающей. Именно быстрое развитие самой передовой техники сохранит нам и милые сердцу березы и сосны, реки и озера, луга и леса.

Переход техники на более высокую, экономичную ступень, для которой характерно производство без отходов; технологические производства, не требующие огромного расхода воды; материалы, не нуждающиеся для своего изготовления в сведении миллионов гектаров леса; сверхинтенсивное сельское хозяйство, использующее меньше земельной площади для получения значительно большей массы продуктов — такая техника обеспечит и быстрейший прогресс, и понимание наших счастливых потомков.

Где начинается Родина?

Для конструкторов она начинается за чертежной доской, на испытательном поле. Для исследователя — в лаборатории, у электронно-вычислительной машины. И всегда и везде с коллективом пытливым, ищущим.

Составить весь коллектив из одних энтузиастов пока вряд ли возможно. Но организовать дело так, чтобы энтузиасты задавали тон, определяли творческое лицо коллектива, — можно и нужно».

Призыв к активной, действенной любви к родной земле — не случайный всплеск просветленного сознания Генерального конструктора — он, этот призыв, лишь звено в последовательной деятельности человека, считавшего долгом своим непримиримую

борьбу за сохранение окружающей среды.

Когда-то знаменитый американский художник Рокуэл Кент замечательно сказал:

— Природа кончается там, где начинается окружающая среда!

Хранить надо не окружающую среду, а именно природу.

Буквально так определялся характер призыва ученого к сохранению уникумов родной природы. Антонов принимал самое активное участие в широкой дискуссии, посвященной защите озера Байкал. Незабываем тематический вечер «Будущее Байкала», который проводился Московским обществом испытателей природы в Доме ученых 13 июля 1976 года.

Сюда, в старинный особняк, переданный ученым после революции, собрался весь цвет общественности, выступавшей за сохранение Байкала от посягательств на него — строили целлюлозный комбинат, вырубали окрестные леса; всем напором бесчувственной техники XX века, попавшей в холодные руки оказенившихся «технарей», уничтожали удивительное, неповторимое.

Достаточно взглянуть на программу вечера, чтобы почувствовать, какие силы (вот уже в который раз!) выступили в защиту Байкала, объединенные прекрасным лозунгом Николая Рериха «Трудности рождают новые возможности!». А вот еще оценки:

«Байкал не только бесценная чаша с живой водой, но и часть души нашей», — писатель Л. М. Леонов.

«Словно море, священный Байкал», — конструктор О. К. Антонов.

«Ценность Байкала — для мировой науки», — Г. И. Глалазий — директор лимнологического института.

Эти оценки и одновременно темы докладов завершились коллективом светил нашей науки:

«Споры вокруг строительства целлюлозных предприятий», акад. А. И. Берг, акад. А. Л. Яншин, проф. С. В. Кафтанов, проф. Л. А. Зенкевич и др.

Просторный зал Дома ученых был полон — яблоку упасть негде.

— Что такое море? — обратился к присутствующим Антонов. — Большая Советская Энциклопедия отвечает: «Общепринятой классификации не существует». На самом деле: Черное море — это море. Через проливы соединено с Мировым океаном. Азовское тоже «вливается», но, по определению БСЭ, это «огромный мелководный залив». Каспий тоже морс, которое никуда не вливается, но соленое и довольно большое.

О нем сказано в энциклопедии: «величайшее по площади бессточное озеро». Но появились еще и новые моря: Московское, Цимлянское, Рыбинское, Киевское… Не соленые. Не очень большие. Отгороженные от Мирового океана плотинами. А вот Байкал до сих пор почему-то официально считается озером. «Самое большое пресноводное озеро Азии и Европы. Самое глубокое из озер земного шара». Не пора ли исправить эту несправедливость?.. И особенно теперь, после принятия законов об охране природы, возведение Байкала в ранг моря придало бы новые силы всем борцам за сохранение жемчужины нашей страны. Как-то в окрестностях Байкала в разговоре я употребил выражение «озеро Байкал». Мои собеседники — буряты и русские — обиделись, сдержанно, но твердо заявили: «Байкал не озеро, а море…»

Так как всему имя дает народ, который назвал Россию — Россией, Москву — Москвой, Байкал — Байкалом, и так до самого маленького села, до крохотной речушки, до неприметного холмика, признаем право назвать наше сибирское чудо — Байкал — морем, как и поется в песне.

Антонов был убежден в том, что само переименование Байкала на «море Байкал» привлечет к себе внимание всего советского народа, который поднимет свой голос в защиту неповторимого Байкала, судьба которого находится под угрозой.

— Что же касается нас, авиастроителей, — закончил свое выступление Антонов, — мы обязуемся перед государством только за счет экономии в проектировании новых самолетов полностью компенсировать все затраты, уже из проведенных по строительству целлюлозного комбината на берегу Байкала. Мы официально заявляем: снесите ненавистный комбинат! Мы, создатели самолетов, обязуемся полностью компенсировать его стоимость. Государство не пострадает, мы возместим убытки.

Как известно, за дальнейшее промышленное использование вод Байкала, за спуск в озеро стоков из очистительных сооружений комбината активно высказывались академики Жаворонков, Федоров, представители министерств. Столкновение мнений было жестким. Профессиональный интерес кое у кого брал верх над голосом разума.

Нам, свидетелям этой первой подлинной битвы за Байкал, остается лишь удивляться тому, что заявление, сделанное академиком Антоновым почти четверть века тому назад, до сих пор не нашло своего практического решения. Комбинат существует и, несмотря на все принятые полумеры, продолжает периодически загрязнять бесценную воду Байкала.

До сих пор писатели, ученые, общественные деятели

продолжают бороться за уникальный акваторий, хранящий в своей толще более трети всей пресной воды земного шара.

Предтечей этой борьбы был Олег Константинович Антонов.

С его непосредственным участием было принято решение обратиться в правительство с протестом против застройки Байкала экологически вредными предприятиями, против вырубки горных лесов в Забайкалье.

Антонов лично формулировал пункты записки, касающиеся лесных богатств, уничтожение которых приведет к полной деградации района и нарушению водного баланса.

Байкала, принимающего водные ресурсы свыше 300 речек с одним истоком в Ангару.

«Водный баланс озера и работа гидростанций Ангарского каскада при продолжении существующего отношения к природе будут нарушены», — говорится в протесте общественности, написанном и подписанном Антоновым.

Это была его несгибаемая линия.

Я помню, как первое время приходилось удивляться тому, что письма, приходившие от академика, были написаны на обратной стороне черновиков и копий, перечеркнутых рукой конструктора.

«Неужели ученому не хватает бумаги?» — думалось мне.

Нет, это была своеобразная агитация за экологию. На листе стоял небольшой четырехугольный штампик «Лесная опушка». Самолет, летящий над ней. И надпись: «Используйте обе стороны бумаги. Берегите лес и труд!»

Так вот оно в чем дело — берегите лесные богатства, вот что хотел сказать Антонов.

Невольно я поинтересовался, какой же кусочек архивного материала пришел ко мне с письмом Олега Константиновича.

Прочитал и содрогнулся: да ведь это о тех руководителях, которые якобы за экологию, но во имя сиюминутных интересов своего предприятия не желают считаться ни с природой, ни с ее интересами.

Вдумайтесь в эти строки антоновского черновика, случайно попавшего в наши руки:

> «…В наших условиях, как бы руководитель советского промышленного предприятия ни относился к вопросам качества продукции, к успехам соседних предприятий, которым он поставляет свою продукцию, какой бы он ни был добросовестный и способный, должен работать, выполняя план по всем „показателям“, или он просто перестанет быть руководителем.
>
> Как осетр может выпрыгнуть из воды только на

короткий миг, так и руководитель может вырваться из потока реальных производственных отношений на какой-то краткий миг, и в тот же час снова неотвратимо плюхнется обратно в бурный поток советского промышленного производства, в обстановку прочно сложившихся производственных отношений».

Эти строки, написанные в 70-х годах, заключают в себе мысли авиаконструктора и его боль за то, что руководитель в наши дни неотвратимо «плюхнется» в толщу своих промышленных интересов — вопреки экологии.

А о ней, о красотах природы, постоянно думает Антонов.

Переехав на жительство на Украину, Олег Константинович стал ярым пропагандистом ее красот. Естественно, взгляд его остановился на Закарпатье.

«…Кругом почти сплошь покрытые вековым лесом горы. Бук, ясень, дуб, липа, явор, орех, смерека, лиственница, черемуха, дикая черешня, груша. Ковер горных лугов, речки и ручьи с кристально чистой водой, в которой плещется форель.

В заповедниках живут олени, косули, медведи, барсуки, кабаны, лисицы, зайцы, ну и, конечно, несчетное количество ежей, белок и птиц.

Воздухом, напоенным всеми ароматами леса и луга, невозможно надышаться. Чуть ли не на каждом шагу выходы минеральной воды.

Да какой! У села Шаян в одном месте сосредоточены ключи, повторяющие „ессентуки“, „боржоми“ и „нарзан“. Не выходя из санаториев, можно лечиться и от избыточной и от пониженной кислотности. В Межгорье источник воды с таким содержанием железа, что все каменное ложе ручья окрашено в красновато-рыжий цвет.

Есть воды для диабетиков; уверяют, что есть даже воды, помогающие от ожиренья. Порастрясти лишний жирок помогают и горы, и походы за грибами.

Излечившись от серьезных недугов, больные становятся страстными пропагандистами целебных свойств края. И если даже отбросить возможные преувеличения, которые так естественны со стороны людей, вернувших себе здоровье, лечебный потенциал Закарпатья заслуживает высокой оценки…

В Закарпатье пространства нетронутой природы, много фруктов и ягод, в том числе и самые

привлекательные для отдыхающих — дикорастущие. Всюду заросли земляники, черники, костяники.

Думаю, этим должны заинтересоваться многие министерства и ведомства республиканского и всесоюзного подчинения, крупные предприятия. Ведь многие из них строят всевозможные дома и базы отдыха, пансионаты, профилактории. И почему-то отдают предпочтение традиционным зонам отдыха — Крыму, Одессе, Азовскому морю.

А если б объединить и средства и усилия да взяться за освоение курортной закарпатской целины!

Для многих здешний климат и воды нужнее, полезнее, чем на юге.

Стоит только как следует взяться за это нужное и чрезвычайно важное дело».

Голос Олега Константиновича Антонова был услышан. Развитие курортно-туристского дела в Закарпатье значительно продвинулось.

Неуспокоенность Антонова в области экологических проблем не покидает его во всех случаях, когда он чувствует, что происходит надругательство над беззащитной природой. И тогда он вновь поднимает голос в ее защиту, используя все возможное — выступает в печати, по радио и телевидению, а в некоторых случаях, используя свои права народного избранника.

Это он впервые, еще в 1956 году, официально, как депутат Верховного Совета СССР, обратился к правительству с требованием привлечь к ответственности зарвавшегося министра рыбной промышленности и рыбного хозяйства Ишкова.

Общественность, пресса справедливо обвиняли министра в хищнической политике уничтожения рыбных запасов планеты во имя сиюминутного выполнения и перевыполнения нереальных планов улова. Министром была дана команда вылавливать любую рыбу, не считаясь с экологическими законами ее размножения и миграции. Это поставило под угрозу вымирания многие водные бассейны вокруг нашей страны.

Вот текст этого обличающего документа:

«Председателю Президиума Верховного Совета СССР тов. Подгорному Н. В.

В связи с предстоящим образованием Правительства СССР — Совета Министров СССР, не кажется ли Вам целесообразным поставить на объединенном заседании палат отчет министра рыбной промышленности и рыбного хозяйства т. Ишкова за все время его

деятельности?

Деятельность т. Ишкова на протяжении ряда лет неоднократно подвергалась резкой критике…

…Рыбные богатства пришли в упадок. Это знают все советские трудящиеся.

…Мне кажется, что деятельность т. Ишкова настолько непопулярна в стране, что изменение руководства в этой области было бы с пониманием и удовлетворением встречено всем советским народом…

Приложение, Выписка с критикой деятельности т. Ишкова.

Депутат Верховного Совета СССР, Киево-Святошинский избирательный округ.

О. Антонов».

ПОПРОБУЕМ СЪЕСТЬ ПУДИНГ

Чрезвычайно интересен и своеобразен склад антоновского характера — интересовало конструктора буквально все, потому что по любому вопросу у него всегда были свои суждения.

Из потока информации, с конвейера времени он выхватывал только то, что представлялось для него важным, и не только для себя лично — важным для общества и в первую очередь для молодежи.

Как-то он прочитал в «Комсомольской правде» статью, в которой рабочий Леверко в своем письме утверждал о том, что «героизм якобы затухает в среде нашей молодежи».

Олег Константинович немедленно подключился к спору и сделал неожиданный вывод: то, что было вынужденным героизмом в двадцатые годы, в наших условиях не должно существовать.

Земляночный и палаточный героизм, на который, увы, вынуждена в некоторых условиях идти наша молодежь, — это результат плохой работы хозяйственников и организаторов «героической стройки».

«Если без конца воспевать землянки и палатки, еду всухомятку и тяжелые рюкзаки за спиной, — говорит Антонов, — то некоторые незадачливые руководители окончательно привыкнут к этому, как к стандартным условиям, вынужденное геройство возведут в стандарт, опошляя высокий порыв людей, возводя его до уровня поставляемого в бидонах смазочного масла для заржавленного механизма управления.

Настоящим героизмом было бы организовать труд так, чтобы и в тайге, и в степи, и в горах советский труженик работал в полную силу, направляя свой пыл, свою изобретательность, энергию на решение тех основных задач, которые поставлены перед коллективом, а не на то, как разжечь на снегу и при ветре костер из сырых веток или чем заделать дыру в палатке…»

Этот призыв — не «дегероизация», которая в последнее время, увы, кое-какими наиболее ретивыми словесными перестройщиками выдается чуть ли не за признаки перестройки. Это в первую очередь призыв к рациональной и грамотной организации труда и строительства.

Наоборот, Антонов резко выступает против того, чтобы героическое начало, существующее в душе молодого человека, замазывать обязательным наличием недостатков и темных пятен.

В своей статье с парадоксальным названием «Давайте съедим пудинг», помещенной в журнале «Искусство кино», Антонов

выступает за чистоту героического образа.

«Каков должен быть положительный герой нашего времени?

Договорились и дописались до того, что якобы не может быть положительным герой без недостатков, иначе он будет „неправдоподобен“, так как таких людей, мол, в природе нет, даже в нашем самом передовом в мире обществе…

Мне кажется, совершенно необходимо оживить на экране образ молодого человека, достойного подражания без оговорок, без поправок, своего рода советского рыцаря без страха и упрека.

Слишком часто в наших картинах показывают, как молодой человек, преимущественно парень, перековывается на глазах у зрителя…

Герой, исправившийся и ставший наконец полноценным гражданином своей Родины, уже не представляет интереса для кино. Золотые крупинки конфликта отмыты, все остальное, как пустую породу, — на свалку!

Таким образом, наше кино как бы непрестанно создает образ идеального героя и так же непрестанно отказывается от него.

А я за такого героя, я хочу видеть его на экране!

Убежден, что наша молодежь, как только познакомится с ним, захочет встретиться с ним снова и снова. Может, вы боитесь, что такой герой будет „нежизненным“, ходульным, скучным?

„Проверка пудинга, — сказал Энгельс, — состоит в том, что его съедают“.

Образ современного рыцаря без страха и упрека необходим нашей романтической молодежи как живой пример для подражания».

— Неужели худосочный юнец с магнитофоном? Тоже мне первый парень на деревне, — сказал как-то Олег Константинович. — Однако кое-кому удалось повернуть нашу жизнь именно к этому идеалу…

Антонов был за романтику. За трезвую романтику нашего времени. Он стремился зафиксировать ее не только в человеке, но и в том, что составляет сущность человеческого труда.

Читаем в его статье «Сверхзамедленная съемка» в «Искусстве кино»:

«…Время — непостижимое, вечно длящееся мгновение. Время — стержень киноискусства. Отнимите у кино время — оно перестанет быть киноискусством, превратится в фотографию, живопись, муляж.

Кино — искусство временное наряду с драмой, музыкой, балетом, рассказом.

— Как запечатлеть этот неукротимый ход времени?

Если твердо зафиксировать один или несколько киноаппаратов, охватывающих стройку своим объективом с одного заранее выбранного места, можно показать в динамике все развитие строительства.

Делая один кадр в день — 365 кадров в год, мы зафиксируем за 2,5 минуты все, что произошло за год. За десять минут перед глазами пройдут все события и изменения за четыре года.

Сверхзамедленная съемка даст нам возможность видеть стройку во всем ее героическом развороте времени.

Что же касается начала в людях — оно воспитывается, и этого не следует забывать. Такое не купить ни за деньги, ни за награды.

Вспоминается, как Герой Советского Союза лет-чик-испытатель Юрий Курлин, выполняя задание, много раз сажал свой „Антей“ на небольшую для такого гиганта заснеженную площадку в тайге, кончавшуюся оврагом.

Он перевозил остро необходимое нефтяникам оборудование, которое нельзя было быстро доставить ни водным, ни наземным путем.

— Что двигало героическим экипажем, работавшим в суровых условиях полярной зимы?

Никаких выгод людям это не сулило, а риск был велик. Малейшая неточность в расчете при посадке сулила гибель экипажу и самолету. Куда спокойнее было бы проводить обычные испытательные полеты у себя дома.

Экипажем двигало сознание долга, необходимость во что бы то ни стало выполнить задания, понимание обстановки, коммунистического отношения к труду…»

Интересно, что бы сказал конструктор сейчас, в 1995-м?

Исключительный интерес представляют суждения Олега Константиновича о кинематографе.

Его статья «Чего я ищу в кино?», опубликованная в 1964 году, прозвучала как своеобразная пощечина общественному вкусу.

Достаточно сказать, что она вызвала многочисленные отклики в прессе.

> «Итак, чего я ищу в кино?
>
> Информации. Позвольте мне употребить этот общепринятый ныне в науке и технике термин вместо расплывчатых и неопределенных выражений.
>
> Позвольте говорить с вами, деятели искусства, на нашем языке, не снисходя к вашей мнимой неосведомленности в науке, как это часто делаете вы, снисходя к нашей (так же часто мнимой) неосведомленности в области искусства и эстетики.
>
> Какой информации я ищу в кино?
>
> …Я иду в кино, чтобы получить новую, свежую информацию, чтобы уйти из кино обогащенным чем-то, чем я не обладал раньше.
>
> Информация — понятие точное, но широкое. Информация может вмещать события, факты (например, хроника), пространство (видовые фильмы, путешествия и т. п.), и, наконец, самое важное — мысли, идеи, которые доносит нам экран с помощью всех этих разновидностей информации.
>
> В кибернетике отсутствие полезной информации называется шумом. Не мешает это иметь в виду!
>
> …Итак, я, как зритель, ищу в каждом фильме информацию. И мне хотелось бы, чтобы наши замечательные мастера киноискусства, между прочим, проверили себя, кроме всего остального, и с этой точки зрения: а какую информацию любого вида несет зрителю моя работа? Что он узнает из нее нового? Ценного для себя? Ведь пошлость — это и есть бедность информации. Одному начинающему поэту опытный мастер сказал:
>
> „Уверены ли вы, молодой человек, что вы можете сказать миру что-то новое или сказать так, как никто до вас не говорил? Если да, то продолжайте, если нет, то зачем писать?“
>
> Я думаю, что и экран должен говорить с нами о новом и по-новому, обогащать нас новой информацией о Человеке и Мире, в котором мы живем».

Газета «Советская культура» в статье «Критика — творчество — жизнь» немедленно отреагировала на теоретические положения, высказанные Антоновым.

«Как это ни покажется странным, разговор о журнале „Искусство кино“, о солидном, ежемесячном журнале, который и

кинематографисты и остальные читатели по справедливости ценят и уважают, хочется начать не ссылкой на статью какого-либо маститого мастера экрана, а цитатой из ответа Генерального конструктора О. К. Антонова на вопрос: „Что делает фильм интересным для нас?“

Товарищ Антонов, в частности, сказал: „Позвольте говорить с вами, деятели искусства, на нашем языке, не снисходя к вашей мнимой неосведомленности в науке, как это часто делаете вы, снисходя к нашей (так же часто мнимой) неосведомленности в области искусства и эстетики“.

В какой-то мере эти слова могли бы послужить эпиграфом к серии новых критических статей (новых по своему типу и постановке проблем), которые появились у нас в последнее время на страницах „Искусства кино“ и не могут не вызвать чувства большого удовлетворения.

„Говорить на нашем языке“, т. е. на языке научных доводов и аргументов, призывает деятелей киноискусства заслуженный авиаконструктор и доброжелательный читатель журнала. И сам Антонов не ограничивается одним призывом — он сам дает блистательный пример лаконичного, точного, обоснованного суждения о явлениях киноискусства.

Этим он, безусловно, доказывает и несостоятельность зрителей, и необходимость для профессионалов-критиков от сильно эмоциональных, но мало убедительных, а порой вкусовых и субъективных оценок, воплощенных в очень красивую литературную форму, переходить к серьезному научному анализу фактов искусства и философскому осмысливанию их на благо художественной практики».

Глубина понимания киноискусства, интереснейшие суждения Антонова о героизме и основаниях для подвига заставляют видеть в нем человека профессионально воспринимающего искусство. Одновременно перед нами раскрывается духовное кредо разносторонне образованного человека — его принципиальная взаимосвязь с жизнью, реальностью, благородными ее задачами настоящего и будущего.

Пожалуй, ни одно событие в культурной жизни страны не оставляет Олега Константиновича безразличным. Найденные мной в его архивах две копии документов поразили меня, значительно расширив предполагавшийся круг интересов академика. И это при его фантастической занятости.

Не могу отказать себе в удовольствии привести эти документы полностью. Они говорят не только сами о себе, но и помогают раскрыть характер этого удивительного человека, которому все было интересно и одинаково важно.

Телеграмма Москва. Цветной бульвар, 13 ЦИРК Карандашу М. Н.

Дорогой Михаил Николаевич!

Горячо поздравляю юбилеем, желаю доброго здоровья, хорошего расположения духа, которым вы нас всегда так щедро наделяли, долгих лет жизни и счастья.

Ваше чудесное искусство, ваш искренний и тонкий юмор, ваш милый, глубоко индивидуальный образ навсегда запомнили не только все любители искусства цирка, но и все, кто ценит труднейший жанр смеха, веселья, наполненный чувствами к человеку.

Ваш Антонов.

А вот ответ на один из запросов О. К. Антонова:

Главная дирекция программ Центрального телевидения, 21 марта 71 г.

Уважаемый т. Антонов!

Сводка погоды в программе «Время» сопровождается пьесой Андрэ Попа «Манчестер и Ливерпуль». Исполняет пьесу оркестр под управлением Франка Пурселя.

Редактор Г. Чумыкина

Попытка ученого каждый раз «съесть пудинг» — дотянуться до глубинных процессов явления, дойти до тонкости поражает нас сегодня — ведь многие вопросы представлялись, да и сейчас представляются нам далекими от непосредственных интересов и обязанностей Антонова.

Много внимания он отдает развитию прикладного искусства, проблемам традиций и новаторства в этом виде массового искусства, которое, увы, и до сих пор обойдено вниманием художественной общественности.

Но что примечательно, отдельные конкретные замечания по прикладному искусству Антонов обобщает и приходит к важным выводам вообще по искусству. Будучи сам недюжинным художником — он рисовал всю жизнь, участвовал в выставках, — Олег Константинович собственной практикой стремился проявить свою позицию в живописи.

«К сожалению, в области декоративно-прикладного искусства есть еще люди, стремящиеся канонизировать традиции и художественные приемы.

Если бы сама жизнь не опровергала на каждом шагу такое теоретическое недомыслие, мы, наверное, увидели

бы полуботинки, похожие на лапти, автомобиль в виде возка или розвальней, а турбореактивный самолет — должно быть, в виде Змея Горыныча.

Но когда-то не было даже и лаптей. Все течет, все изменяется, и традиции в том числе, они ведь не только соблюдаются, но и создаются!

В самом деле, где же были во времена Гостомысла холодильники и безопасные бритвы, обувь на микропористой подошве, электрические лампочки, железобетон и драповое пальто?

Бездумная гальванизация традиций не только задерживает здоровое движение вперед нашего декоративно-прикладного искусства, но и приводит к сужению поля деятельности художников…

Нужно ли удивляться, что наши художники часто не умеют и что еще хуже, по-видимому, эстетически до конца не воспринимают особую красоту технических сооружений. Этот чудесный и непрерывно меняющийся мир создаваемой человеком красоты остается для многих художников „тайной за семью печатями“.

А ведь сама техника в известном смысле слова давно стала искусством со своей особой красотой, присущей и красиво разыгранной партии в шахматы, и изящному решению сложной математической проблемы, и остроумной радиосхеме, и космическому кораблю, вычерчивающему огненный след в межзвездном пространстве».

Последний вывод Антонова чрезвычайно важен. Это откровенный дизайнерский взгляд на ту «вторую природу», которую мы создаем своими руками. И можно лишь дополнить: создаем отнюдь не за счет «первой природы» и не уничтожая все же традиции.

Она, эта «вторая природа», обязана не только гармонировать с окружающей нас природой, но и обязана быть красивой.

Но, продолжая разговор о прикладном искусстве, Антонов переходит к позициям большого искусства, что чрезвычайно важно.

«Почему некоторые ревнители традиции простоту линий, нежную окраску, отсутствие ненужных, усложняющих производство украшений считают „западным стилем“, произвольно приписав ему все эти преимущества, а на долю нашей „традиции“ оставляют затейливость, узорность, „яркую цветовую гамму“,

задуманное украшательство? К чему такое произвольное разделение вершков и корешков!

Главная опасность, как известно, это опасность, которую не заметили вовремя и которой дали разрастись до размеров бедствия. Так и получилось у нашей критики, которая односторонне усердствует в борьбе с абстракционизмом, но проглядела свиное рыло натурализма, нагло просовывающееся в каждую щель искусства.

Достаточно, например, взглянуть на почтовые бланки поздравительных телеграмм с цветными картинками, выпускаемые Министерством связи миллионными тиражами, чтобы убедиться, что порою размахивание пугалом абстракционизма — это только отвлекающая операция с целью протаскивания „искусства“ трактирного достоинства.

Пора наконец нашим художникам, взявшим от нашей национальной традиции в декоративном искусстве не внешнее, изменчивое выражение, а ее глубокую родную народу сущность, двинуться вперед по пути создания современного советского стиля, не плетясь, как это бывает иногда, в хвосте у Запада, а смело опережая его…»

Если задуматься, да ведь это целая программа, высказанная не искусствоведом, а ученым-конструктором, который всеми своими увлечениями буквально ввинчивался в окружающую жизнь, стремясь увлечь за собою единомышленников, не давая пощады идейным противникам. И все это происходило на параллельном курсе с работой Генерального конструктора по созданию уникальных самолетов.

Какая четкость осознания главных движущих сил того или иного процесса, к которому прикасался Антонов! Какая аналитическая ясность выводов! Какой диапазон интересов!..

И они распространялись еще на одну любимую область конструктора — на спорт.

Всю свою жизнь Олег Константинович был спортивен. И это несмотря на то, что он был тяжело болен туберкулезом, неоднократно обострявшимся на протяжении его жизни.

Первая жена Антонова, Лидия Сергеевна Кочеткова, недавно рассказала мне поразительный эпизод.

— Было это в 1944 году. Олег заехал ко мне, чтобы оформить официально наш развод — он должен был узаконить свои отношения со второй женой, Елизаветой Аветовной Шахатуни. К

тому времени мы уже давно не жили вместе — я жила с сыном Ролланом, родившимся в 1936 году.

В машине, по пути в загс, Олег неожиданно закашлялся, приложил платок к губам, и я увидела кровь на матке. Мы вышли из машины и отошли в сторону от дороги. Ночью только что выпал снег.

Олег наклонился, зачерпнул чистого снега и приложил его к губам, смывая кровь.

— На днях уеду лечиться в Ялту, — сказал он.

Мы еще немного постояли возле дороги. Затем сели в машину и поехали в загс, чтобы оформить наш развод. Я рассталась со смешанным чувством какой-то материнской жалости к больному и чрезвычайного беспокойства за его судьбу.

Несмотря на тяжелую болезнь, Олег Константинович активно занимался спортом: ходил на лыжах, играл в теннис и пинг-понг.

«Спорт для всех — от мала до велика — это дело не только спортивных организаций, — говорил он. — Ведь от того, как чувствуют себя наши работники, от того, здоровы ли все члены их семей (а лучший эликсир здоровья, чем спорт, найти трудно), зависит их отдача, их труд на производстве.

От нас, от руководителей производства, во многом зависит, чтобы спортивные базы предприятий были бы на современном уровне и всегда поддерживались в хорошем состоянии.

В пожилом возрасте спорт особенно необходим — поверьте моему жизненному опыту».

Я бы сказал больше — его постоянная страсть к спорту была своеобразным протестом против глубоко укоренившейся болезни. Олег Константинович не давал себе раскисать.

Извечная привязанность Генерального конструктора к научному анализу проявилась и здесь. Антонов выступил в «Литературной газете» с необычной статьей «Почему теннис?».

Статья вызвала интерес не только у спортсменов, но и у теоретиков спорта — ведь академик высказал необычное суждение на эту тему.

— Почему теннис? — задает вопрос Антонов, сопоставляя шахматы с теннисом.

«Теннис — это шахматный суперблицтурнир на открытом воздухе — на доске с бесконечным числом клеток, требующий, помимо ума и воли к победе, еще и силы, ловкости, выносливости и предельной быстроты. Что же мешает его быстрому распространению?

Говорят, малопопулярен — это не так!

Требует больших затрат — гаревая дорожка, бассейн, горные лыжи все это дороже!

Нет инвентаря — наша промышленность может выпускать инвентарь.

Не олимпийский вид спорта — бесспорно, будет в ближайшее время олимпийским видом.

Легкую атлетику называют королевой спорта.

Ну что ж, если так, то я считаю теннис королем спорта».

ОСУЩЕСТВЛЕННАЯ МЕЧТА

Николай Сорока, главный редактор киевского молодежного журнала «Знаня та праца», друживший многие годы с Олегом Константиновичем Антоновым, как-то показал мне его коротенькое письмо.

— Я получил это письмо от Антонова в декабре 1967 года, — сказал Сорока. — Это было через два года после триумфа «Антея» в Париже. У Антонова было тогда обострение болезни, но Олег Константинович уже мечтал в то время о еще большем самолете. Он предполагал назвать этот самолет «Олимпом».

Читайте…

> «Уважаемый друг, Николай Алексеевич Сорока!
>
> Состояние моего здоровья не ухудшилось. С приездом домой стал ходить на работу с сокращенным рабочим днем.
>
> Работаю над вопросом „Олимпа“. Перспективная работа, но очень велика. Ее сделать за пять лет и то было бы хорошо.
>
> А жизнь требует раньше. О чем и будем печься вместе с конструктором двигателей.
>
> Антонов».

В. А Лотарев, известный моторостроитель, был связан с самолетами Антонова. В это время он разрабатывал новые двухконтурные двигатели, занимавшие промежуточное положение между турбовинтовыми и турбореактивными двигателями — весьма многообещающая концепция.

Перед конструкторами встал тогда и другой вопрос: какой профиль выбрать для нового самолета-гиганта: принятый в конструкции «Антея» дельфиноподобный, «толстый» или новый профиль — суперкритический, для больших скоростей полета?

Олег Константинович Антонов решительно высказался за суперкритический профиль, несмотря на то, что многие из его соратников отстаивали оправдавший себя в «Антее» профиль воздушного дельфина.

Точка зрения Генерального победила. Видимо, так, в содружестве прославленного конструктора с известным создателем авиационных двигателей, и родилась принципиальная схема нового сверхтяжелого самолета — последнего, созданного под руководством О. А. Антонова и получившего впоследствии богатырское название «Руслан» (это название удачнее, ведь герой

пушкинской сказки поднимался в воздух, гора Олимп — никогда).

Вот основные данные по этому уникальному самолету, поставившему 21 мировой рекорд и в частности подъем 171,2 т груза на высоту 10,7 тыс. км:

Экипаж — 6 человек.
Крейсерская скорость — 800–858 км/ч.
Высота полета — 10–12 км.
Дальность полета макс. — 16 500 км.
Максимальная взлетная масса — 405 т.
Максимальная грузоподъемность — 150 т.
Длина самолета — 70 м.
Высота самолета — 22 м.
Размах крыла — 73,3 м.
Силовая установка: 4 двигателя Д-18-Т с тягой по 23,4 т.

Ведущим конструктором воздушного гиганта был назначен Петр Васильевич Балабуев — ныне Генеральный конструктор, с успехом продолжающий дело Антонова. Став руководителем конструкторского бюро После кончины Антонова, Петр Васильевич укрепил традиции и стиль его работы.

Мне приходилось неоднократно слышать о том, что Олег Константинович оставил после себя своеобразное творческое завещание — чрезвычайно важный свод пожеланий-поручений своим преемникам. Разговор в этом документе шел о производстве и использовании на предприятии новых материалов для создания новых воздушных машин.

Говорилось в «завещании» и о том, что необходимо разрабатывать и применять при изготовлении самолетов новые производственные технологии. Только в этом обновлении видел Олег Константинович Антонов залог прогресса в проектировании и создании воздушных машин ближайшего будущего.

К сожалению, найти само это «завещание» мне так и не удалось. Но идеи его неукоснительно воплощаются в конструкторском бюро его имени, что особенно ярко видно на создании «Руслана», который не зря называют самолетом XXI века.

Вот что говорит Петр Васильевич Балабуев по поводу того, как зарождались принципы формирования конструкции «Руслана».

> «Новая машина АН-124 отличается не только большей грузоподъемностью и солидными габаритами грузовой кабины. У „Руслана“ втрое выше

производительность труда. Работники транспорта знают: чем больше грузоподъемность единицы транспортного средства, тем выше его экономичность. Показатель эффективности АН-124, то есть отношение проделанной работы к стоимости жизненного цикла самолета (затраты на проектирование, постройку и обслуживание парка самолета до списания его на слом) в три раза выше, чем у самолетов предыдущего поколения.

Спрашивают, можно было бы двадцать лет назад сделать самолет, обладающий такими достоинствами? Нет, и вот почему. При увеличении линейных размеров изделия в определенном масштабе работает так называемый закон квадрата — куба.

Суть его в том, что если площадь поперечного сечения самолета увеличивается в квадрате, то объем, следовательно и масса, в кубе.

Если, например, у основной силовой балки крыла — лонжерона — увеличить все размеры вдвое, площадь его поперечного сечения станет больше в четыре раза, а объем в восемь раз. Объем, умноженный на плотность металла, — это масса. Вот и считайте — лонжерон потяжелел в восемь раз: площадь сечения — это прочность, стало быть, он стал прочнее только вдвое! Так что беспредельно увеличивать размеры машины нельзя. Иначе получается гигант весом около 800 т. Для такой махины нужны еще более мощные двигатели. Ну и так далее…

Одна проблема сразу влечет за собой другую. В результате этот „монстр“ вряд ли смог подняться бы в небо.

Но, как известно, эффективность конструкции зависит не только от размеров, но и от общего уровня знаний в самом широком смысле этого слова.

За прошедшие двадцать лет наша наука, техника и технология далеко шагнули вперед. Опираясь на достижения советских ученых и инженеров, работающих во всех отраслях народного хозяйства и создающих тот самый более высокий качественный уровень знаний, мы смогли построить самолет нового поколения, я бы сказал, самолет XXI века.

Ведь каждая машина создается с перспективой на 15–20 лет вперед. В нее закладываются не только последние новинки в технике, технологии и материалах, но и то, что, так сказать, на подходах. В этом смысле

каждый самолет является своеобразным генератором научно-технических достижений.

Новую машину и создали по-новому.

Как никогда раньше, при проектировании „Руслана“ использовалась вычислительная техника. Некоторые детали были не только рассчитаны, но и вычерчены машиной. А продувочные модели создавались и вовсе без чертежей: ЭВМ передавала результаты своих расчетов прямо на станки с программным управлением.

Аэродинамические свойства самолета, оптимальные решения различных бортовых систем отрабатывали с помощью моделирующего стенда. Использование ЭВМ позволило воссоздать на стенде условия реального полета для экипажа не только с точки зрения устойчивости и управляемости машины, но даже имитировать воздушную обстановку и звук двигателей, работающих в разных режимах».

По доброй традиции «Руслан» был в 1985 году представлен на международном салоне в Париже, на аэродроме Ле-Бурже. Пилотировал его Владимир Терский.

Встречен воздушный гигант был так же восторженно, как в свое время оценивали появление «Антея». Но «Руслан», тоже самый большой самолет в мире на 1985 год, как мы уже слышали, значительно отличался от фаворита 1965 года. И это еще раз говорит о творческих возможностях коллектива.

От конструкторского бюро самолет представлял в Париже Виктор Ильич Толмачев. Его мнение, как одного из конструкторов АН-124, будет небезынтересно услышать, тем более что он рассказывает об отличительных особенностях самолета.

Вот суждения ведущего специалиста. Он горячо поддерживает точку зрения Антонова на суперкритический профиль, выбранный для «Руслана».

«Говорят, что мир держится на трех китах. Самолет — на четырех.

Во-первых, это уровень аэродинамического совершенства, во-вторых — весовая отдача, в-третьих — экономичность двигателей и, наконец, эксплуатационная технологичность. Естественно, при этом подразумевается высокий уровень надежности.

Новинкой с точки зрения аэродинамики в АН-124 является стреловидное крыло суперкритического профиля.

Обычно стреловидные крылья мы вынуждены делать

тонкими. Применение суперкритического профиля дало возможность сделать его толстым… На самолете такого класса суперкритическое крыло применено впервые в мире.

В улучшении аэродинамических характеристик „Руслана“, как это ни странно, очень помогли специалисты по радиоэлектронике. Они немало поработали, чтобы на его фюзеляже как можно меньше было всякого рода выступающих антенн и других „наростов“…

Одним из важных наших тактических приемов стало применение композиционных материалов, стекло- и углепластиков.

С помощью композитов нам удалось уменьшить на 30 % вес многих силовых элементов и узлов.

Работа такого гигантского масштаба захватила в свою орбиту все звенья нашего ОКБ.

Для серийного выпуска АН-124 внедряются совершенно новые технологические процессы. В частности, обработка крупногабаритных деталей на станках с ЧГТУ, формообразование методом взрыва и так далее.

Могу сказать, что в технологии производства композитов и создании панелей очень больших размеров мы сегодня обогнали самые передовые авиастроительные фирмы мира.

Турбовинтовые двигатели „Антея“ и сейчас не превзойдены в своем классе по всем показателям, но даже их мощность оказалась недостаточна для АН-124.

Двухконтурные или, как еще говорят, турбовентиляторные двигатели занимают промежуточное положение между турбореактивными и турбовинтовыми. Они гораздо экономичнее первых и создают существенно большую тягу, чем вторые.

Именно таким турбовентиляторным и является Д-18Т, созданный под руководством Генерального конструктора В. А. Лотарева специально для „Руслана“. Этот двигатель — просто чудо техники!

Обеспечить простоту эксплуатации самолета на земле и в воздухе помогает опять-таки небывалая по своим масштабам компьютеризация АН-124. На его борту работает 34 ЭВМ! Они сведены в четыре основные системы: навигации, автоматического пилотирования, дистанционного управления и контроля.

Высокая надежность обеспечивается четырехкратным резервированием, причем переход на резервную систему происходит автоматически.

Качественно новому уровню техники должен соответствовать и уровень знаний и интеллекта.

Обычно на „Руслане“ работает два экипажа. Свободный от смены может отдохнуть в специально оборудованной кабине, напоминающей многокомнатную квартиру со всеми удобствами.

Для людей, сопровождающих грузы, есть салон на 88 мест, не менее комфортабельный, чем на пассажирских лайнерах.

„Руслан“ оснащен двумя 10-тонными кранами и другими механизмами».

Создание «Руслана» стало своеобразной лебединой песней Олега Константиновича Антонова. Он вложил в новый самолет основные, ведущие принципы конструирования, разработанные на протяжении всей его жизни.

Можно смело сказать, что в этом самолете воплотились не только собственные, но и наиболее современные идеи, родившиеся за последние годы в самолетостроении мира.

Работа Антонова над АН-124 совпала с выборами его в академики АН СССР в 1981 году. Это событие еще более окрылило руководителя конструкторского бюро на создание и утверждение своей «антоновской школы» конструирования.

Об этом процессе прекрасно высказался законный продолжатель этой школы Петр Васильевич Балабуев:

«Особенности работы над самолетом большой грузоподъемности таковы, что при этом приходится ориентироваться на самые передовые, зачастую еще не реализованные в технологии идеи.

В этом отношении „богатырская“ традиция в советском авиастроении является своеобразным генератором научно-технического прогресса, давая импульс внедрению совершенно новых технологических процессов и материалов, используемых впоследствии в самых различных областях народного хозяйства».

«Руслан» неизменно подтверждал свои высокие качества, как бы продолжая «богатырскую» линию отечественного строительства тяжелых самолетов. От «Русского витязя» и «Ильи Муромца» конструкции И. Сикорского к «Святогору» Слесарева, «Максиму Горькому» А. Туполева и дальше к «Антею» и «Руслану» Олега Антонова — таков новаторский путь тяжелой авиации в нашей стране.

Уже после кончины Антонова, с 1 по 11 августа 1986 года «Руслан» принял участие в международной технической выставке «Экспо-86» в Ванкувере, в Канаде. Снова оглушительный успех.

На следующий год, 6–7 мая, состоялся его рекордный беспосадочный перелет протяженностью 20 тыс. км, преодоленный за 23 часа 30 минут. Невероятное достижение для сверхтяжелых самолетов…

В настоящее время при КБ имени О. К. Антонова создана специальная фирма «Руслан» по переброске на самолетах АН-124 негабаритных, сверхтяжелых грузов. Фирма уже обслужила специальными рейсами Испанию, Ирак и другие страны, заработав изрядную сумму в валюте.

Небесный грузовоз уверенно выходит на зарубежные орбиты. Но и в нашей стране сверхтяжелые самолеты приобретают особое значение в экстремальных условиях. Воздушные богатыри «Антей» и «Руслан» совершили свыше 300 рейсов в Армению после трагического землетрясения. С помощью тяжелой авиации на место разрушений были переброшены мощные экскаваторы, бульдозеры, подъемные краны и даже целые передвижные жилые и общественные здания.

В связи с новой военной доктриной нашего государства, принято необычное решение: возможность использования военно-транспортной авиации для перевозки народнохозяйственных грузов.

Начальник военно-транспортной авиации генерал В. В. Ефанов в своем телевизионном интервью разъяснял, что отныне знаменитые «Русланы», созданные в конструкторском бюро О. К. Антонова, могут использоваться для любых гражданских воздушных переброс грузов. В случае необходимости народному хозяйству может быть представлена целая эскадра этих машин в количестве десятков сверхкрупных самолетов.

Казалось бы, гигант «Руслан», приспособленный для обычных аэродромов, для фунтовых и даже заснеженных площадок, станет своеобразной вершиной грузовой крылатой авиации.

Но нет… Конструкторское бюро имени О. К. Антонова, уже после смерти Олега Константиновича, создало под руководством Героя Социалистического Труда П. В. Балабуева самую крупную крылатую машину, которая когда-либо была построена на земном шаре.

Весной 1985 года КБ приступило к проектированию самолета «Мечта», по-украински «Мрия», под производственным номером АН-255.

Первый полет этого чудо-самолета был совершен 21 декабря

1988 года под водительством Александра Галуненко и длился 1 час 15 минут. Всего лишь за три года был построен самолет со взлетным весом около 600 т. Трудно поверить, что такая громадина с длиной фюзеляжа 84 метра, с размахом крыльев 87 метров и высотой 18,1 м сможет подняться в воздух с помощью шести турбовентиляторных двигателей.

Максимальный вес перевозимого груза 250 т. Но что интересно, груз может быть размещен или в грузовой кабине длиною 43 м при ширине кабины 6,4 м и высоте 4,4 м, или же снаружи самолета на его «спине». Здесь есть специальные приспособления для крепления крупногабаритных грузов, которые не могут быть перевезены по железной дороге или автотранспортом.

Буровые вышки, колонны для химических производств, роторы мощных турбин и даже космический корабль многоразового пользования «Буран» — вот объекты для перевозки на «спине» этого уникального самолета.

Как и всегда в те годы, участие Советского Союза в авиасалоне 1989 года в Ле-Бурже превратилось в сенсацию.

На посадочной полосе парижского аэродрома приземлился «двухэтажный гигант» — грузовой самолет «Мечта» с космическим кораблем «Буран» на спине.

«Зрелище необыкновенное, такого еще не бывало, — так писали французские журналисты об этом событии. — Нет предела развитию авиации — советские доказали это своей „Мечтой“. Это летающий ангар, в который можно запихнуть что угодно — все влезет… У Антонова появились талантливые последователи, вполне достойные покойного конструктора. Это уже не школа — это подлинный университет конструирования».

И действительно, «университет» дал свои плоды, к тому же исключительно быстро.

Крейсерская скорость «Мечты» 700–850 км/ч. Дальность полета с грузом 200 тонн в грузовом отсеке достигает 4500 км.

«Мрия» в первом же испытательном полете высшей категории сложности побила 109 мировых рекордов. Такого в авиационной практике еще никогда не было.

Кстати, высота подъема таких супертяжелых лайнеров 12 410 м оказалась тоже рекордной.

Генеральный конструктор Петр Васильевич Балабуев не только сохранил традиции КБ имени Антонова, но внес в самолет-гигант новые блестящие решения.

«Этот самолет по основным показателям в полтора раза превосходит „Руслана“. Самолет строила практически вся страна, — рассказывает Балабуев. — Он может поднимать

колоссальный груз — 250 т не только в салоне, но при необходимости и „на спине“. Он может доставить к месту запуска любой космический корабль».

Кстати, еще в 1981 году, когда П. В. Балабуев еще не был Генеральным конструктором КБ, он с успехом организовал доставку из Ташкента в Киев «на спине» «Антея» отдельных агрегатов для «Руслана». Видимо, этот опыт был использован при конструировании «Мечты».

«Такие самолеты понадобятся и для перевозок народнохозяйственных грузов, — продолжает П. В. Балабуев. — Трагические события в Армении показали, что бывает крайняя необходимость срочной переброски тяжелой техники.

Более крупная машина, чем эта, нигде в мире в ближайшее время не появится.

Некоторые технические возможности, особенно в конструкции шасси, использованы до предела».

А шасси «Мечты» состоят из 30 колес диаметром почти в рост человека. Четыре ряда стоек этого шасси сделаны поворотными для того, чтобы облегчить для гиганта наземные маневры.

Еще более удачно, чем в «Руслане», у «Мечты» разработано приспособление для постановки внегабаритных грузов. Носовой обтекатель фюзеляжа поднимается вверх и становится подобием купола. Передние стойки шасси меняют свое положение, и самолет почти «ложится на брюхо» во время его загрузки.

Открывается гигантский объем грузового отделения внутри фюзеляжа.

Более сложно происходит загрузка самолета при установке объектов загрузки снаружи самолета. Здесь многое зависит от обтекаемости самого груза, и с этой точки зрения космический корабль-самолет «Буран» наиболее отвечает требованиям аэродинамики.

Самолет «Мечта» начал свою практическую деятельность не только в нашей стране, но и за ее пределами. Пилоты Александр Галуненко и Сергей Горбик обеспечили советско-канадский трансарктический перелет на новом сверхгиганте. Он прошел успешно, еще раз доказав преимущество «Мечты» в новых условиях.

Генеральный конструктор КБ имени О. К. Антонова Петр Васильевич Балабуев не только сохранил принципы и традиции своего предшественника, но и привнес в конструкцию уникальной крылатой машины свои блестящие идеи.

Коллектив строителей с честью поддержал и развил заветы Олега Константиновича.

Но это была не только мечта. На протяжении последних лет

при КБ имени Антонова работал отдел, занимавшийся конструированием планеров и мотодельтапланов. Это была уже не любительская работа, а профессиональное строительство воздушных машин, о которых мечтал Генеральный конструктор.

Отдел этот под руководством молодого конструктора Александра Николаевича Дашевца значительно продвинулся вперед, осуществляя юношескую мечту Олега Константиновича о воздушном мотоцикле — мечту, родившуюся на заре становления отечественной авиации. В начале книги мы рассказывали об этой мечте юного Антонова. В конце книги мы хотим познакомить читателя со сверхлегким летательным аппаратом, вошедшим в серию.

Мотодельтаплан Т-2 СУ родился в опытных цехах завода наряду с «Мрией». Т-2 — сельскохозяйственный двухместный вариант мотодельтаплана самого различного назначения. Он может перевозить летчика с пассажиром, осуществлять патрулирование лесов, ЛЭП, трубопроводов, дорог. Осуществлять помощь геологам и туристам, производить аэрофотосъемку. Мотодельтоплан весит всего 150 килограммов, имеет крейсерскую скорость 60 км, полезную нагрузку 100 килограммов, высоту полета от 1 м — до 3000 м. Время сборки летательного аппарата двумя людьми — 30 минут.

Чем не осуществленная мечта Олега Константиновича?

ЧЕЛОВЕК НОВОГО ВРЕМЕНИ

Выдающийся писатель и философ Иван Антонович Ефремов, рассуждая об образе человека будущего, высказал замечательную мысль о борьбе двух духовных начал, которые могут быть положены в основу формирования человека завтрашнего дня.

Начала эти определяются двумя очень внешне похожими словами: индивидуализм и индивидуальность.

Корень слов, казалось бы, один. А вот значимость слов совершенно противоположна.

Индивидуализм — до предела доведенная эгоистическая позиция: работать только на себя. Отсюда полное неприятие демократических начал, отказ любому другому мнению, кроме своего собственного, тенденция к накопительству — греби под себя, и никаких… Обнаженный эгоцентризм, как правило, не имеющий под собой оснований.

Ему противостоит индивидуальность — развитие творческого начала, та самобытная непохожесть, которая почти всегда является источником новых мыслей, идей, открытий, изобретений.

Индивидуальность — основа развития человеческого общества, когда через личное мнение, отдельные носители черт нового становятся предтечами эволюции всего общества.

И что поразительно, высказывание Ефремова приобрело сегодня особо острое значение и звучание. Оно оказалось весьма современным, более того — актуальным.

Застой во всех областях жизни, бездуховность, накопительство, полуправда вместо правды, полное отсутствие демократии, черствость и безразличие к чужим заботам и горю — да ведь это и есть те чудовищные черты индивидуализма, против которых мы активно боремся.

Им противостоят выступающие против этих явлений гласность, стремление к правде, альтруизм и то, что мы называем коротким словом «порядочность».

Индивидуализм, как правило, бескультурен и необразован, при наглом стремлении быть законодателем мод для человечества.

Индивидуальность — носитель знаний, морали и культуры. Как правило, индивидуальность скромна и застенчива, а также редко претендует на то, чтобы демагогически поучать окружающих, навязывая им только свое, непреклонное мнение. Индивидуальность разносторонняя прокламирует стремление к красоте и правде.

Исходя из этих критериев, мы невольно убеждаемся в том, что Олег Константинович Антонов является носителем ярких черт человека нового времени, вобравшего в себя самые прогрессивные признаки творческой индивидуальности. Неизменное творческое начало, завидную разносторонность интересов, откровенную порядочность и честность, постоянное стремление к красоте и культуре во всем — в конструкции, в картине, в строке стихов, даже в манере одеваться и говорить.

Все эти качества стали характерным принципом Генерального конструктора, академика, художника и поэта. Антонов не только следовал этим высоким принципам, но и теоретически осмысливал их.

Ранее мы уже говорили о стиле работы Генерального конструктора, о его взаимоотношениях с коллективом, о его эрудиции и разносторонности. Здесь хочется лишь акцентировать внимание на двух положениях, типичных для характера именно Антонова, как человека — его отношении к красоте тела и духа.

«Физически культурный человек должен относиться к своему телу — вместилищу разума и источнику энергии — так же любовно, как хороший механик к своему механизму. „Машина любит ласку, уход и смазку!“ Что же говорить о таком сложном механизме, как человеческое тело!»

Дальше Антонов продолжает: «Я спортом занимаюсь столько, сколько помню себя с раннего детства.

Перепробовал многое: и велосипед, и бокс, и легкую атлетику, и акробатику, и лыжи… Я и сейчас плаваю, хожу на лыжные прогулки, могу сыграть партию-другую в пинг-понг, не прочь сходить в туристский поход, но главная моя спортивная любовь — теннис. Им занимаюсь не один десяток лет, регулярно тренируюсь, выступаю в соревнованиях.

Мне лично регулярные занятия спортом дают прочную психофизическую разрядку для основной моей профессиональной работы, служа одновременно и разрядкой от нее».

Но и в профессиональной работе своей Антонов ищет один из непреложных элементов индивидуальности — красоту. Напомню:

«Если бы мы строили самолеты только по законам техники, игнорируя законы красоты, — то они, вероятно, никогда бы не взлетали. А внешние формы самолета, его гармония, определяются, в свою очередь, математическим расчетом и органической целесообразностью всех элементов машины.

Для меня самолет — не только результат технического мышления, но и произведение искусства!

Его формы должны быть гармоничны и изящны».

Гармонии ищет Антонов и в человеке. Именно таким

представляется ему Александр Маноцков, рано погибший соратник Генерального, которого он называет «человеком из легенды».

«Он был обуреваем идеями, далеко опережавшими время, идеями, которые в наши дни едва еще начинают получать всеобщее признание.

…Трагическая гибель при испытании планера прервала его поиски и помешала осуществлению его замечательных планов.

Все хорошо знавшие Сашу Маноцкова никогда не забудут этого человека, полного стремлений, замыслов, горящего новыми идеями и вместе с тем простого и обаятельного».

Но ведь такой же гармонии искал Олег Константинович и в обществе будущего.

Такие же черты искателей будущего находил Олег Константинович среди своих соратников, к которым он относился с величайшим уважением.

Вот что говорил он еще в 1962 году о своих товарищах:

«Не волей случая, а из любви к делу отдал я конструированию самолетов свыше 32 лет. По-моему, интересней профессии нет. В авиации, как в зеркале, отражается технический прогресс, смелые замыслы нашей эпохи — эпохи полета на больших скоростях.

У нас большой творческий коллектив. У каждого отдела своя сфера влияния.

…Знакомлюсь с этими интереснейшими людьми — пожилыми и совсем молодыми, немного застенчивыми, с людьми, которым предоставляется начертать будущее авиации, и думаю: действительно увлекательная профессия у них. Только вход в нее, как заметил один из них, — по пропускам. А пропуск — широкий крут знаний, настойчивый и веселый характер, трудолюбие и терпение. И обязательно надо быть мечтателем».

А каким был он сам? Видели ли окружавшие люди в этом необычном человеке те самые дорогие черты, которые он сам так трепетно отмечал в других?

Встречаясь со многими людьми, близко знавшими Олега Константиновича Антонова, беседуя с ними, перечитывая то, что написано о характере и существе Генерального конструктора, не перестаешь удивляться исключительной разнохарактерности этих суждений.

Неужели он был так духовно богат, что его образа и примера, как говорится, хватило на всех? Ведь в этих суждениях постоянно проявляются все новые и новые черты, дополняющие недорисованный портрет выдающегося человека нового времени.

Среди этих людей близкие Антонова, его друзья, деловые

соратники, летчики-испытатели, официальные представители. Из многих мнений и суждений мы отобрали те, что, дополняя друг друга, составляют мозаичную картину, дающую собирательный образ Антонова.

Марина Попович в статье «Жажда высоты», помещенной в украинском журнале «Радуга» в 1977 году, рассказывает:

«Он расспрашивал меня обо всем: о семье, сколько лет я летаю, и был удивлен, когда я сказала, что летаю на многих типах самолетов.

Меня покорила его быстрая и точная речь. Мы беседовали о захватывающем чувстве полета».

«Вот оно, ошеломляющее третье измерение, — говорил Антонов в беседе с летчицей. — Очень хорошо, что вы летаете на „Антее“ и других летательных аппаратах.

Летчик-испытатель должен безбоязненно пересаживаться с одного самолета на другой.

Самолету, как и летчику, надо чаще летать. Самолет стареет в контакте с землей. В воздухе он живет, ибо находится в своей стихии. Нечто подобное происходит и с человеком…

Самолет за свою жизнь должен сделать до 30 тысяч посадок. Это большая нагрузка, но он и рассчитан на долгую жизнь.

Посадка в значительной степени зависит от летчика, от его натренированности, состояния души.

Если летчик не любит запаха бензина, если он не видит красок неба, не научился слушать тишину, он и самолеты сажать не сумеет».

Генеральный конструктор Александр Сергеевич Яковлев, который некоторое время совместно работал с Антоновым, дает ему следующую характеристику:

> «С Олегом Константиновичем Антоновым меня связывают десятилетия знакомства и дружеской симпатии. Это позволило увидеть и оценить его выдающийся талант конструктора и организатора.
>
> Мы ровесники и оба начали путь в авиацию в 1924 году в Коктебеле, куда привезли свои первые летательные аппараты для участия во Вторых всесоюзных планерных испытаниях. Планер О. К. Антонова „Голубь“ и мой АВФ-10 были премированы, и это поощрило нас на дальнейшее творчество.
>
> С тех пор наши дороги шли рядом, а порой сливались в одну.
>
> В 1938 году был закрыт планерный завод, которым

руководил О. К. Антонов. Я пригласил Олега Константиновича в наше ОКБ. Он работал у нас с 1 августа 1938 года до 17 марта 1940 года и был ведущим инженером.

В 1940 году в НИИ ВВС был испытан полученный из Германии самолет Физелер „Шторх“. В то время я был заместителем наркома авиационной промышленности по опытному самолетостроению. По моей рекомендации Олег Константинович был назначен главным конструктором ОКБ на ленинградском заводе с заданием сделать чертежи „Шторха“. В марте 1940 года он выехал в Ленинград возглавить новый для него коллектив. Он блестяще выполнил это задание. Через 8 месяцев не только были готовы чертежи, но был построен и испытан самолет. Его серийному производству помешала начавшаяся война.

Наш следующий период совместной работы — с 1 февраля 1943 года до начала 1946 года. Олег Константинович был моим заместителем и много сделал для совершенствования истребителей ЯК. Он принимал непосредственное участие в создании ЯК-3. Большой вклад О. К. Антонова в победу был тогда отмечен орденами Трудового Красного Знамени в 1944 году и Отечественной войны I степени в 1945 году.

Со свойственной ему исключительной скромностью Олег Константинович писал впоследствии, что „эти годы ученья принесли мне неоценимую пользу в моей дальнейшей самостоятельной работе“. С просьбой о такой самостоятельной работе он обратился ко мне после окончания войны.

Для начала мы решили, что он возглавит филиал нашего ОКБ на новосибирском заводе. Это было осуществлено в конце октября 1945 года. А уже в марте 1946 года на коллегии министерства мы принимали решение о создании ОКБ во главе с О. К. Антоновым. К тому времени им был разработан проект одного из популярнейших и массовых самолетов отечественной авиации, который в дальнейшем получил название АН-2.

В послевоенное время мы много раз встречались с Олегом Константиновичем, неоднократно бывали вместе на авиационных парадах и выставках в нашей стране и за рубежом. Поддерживали дружеские отношения.

В начале своего пути О. К. Антонов стал лидером советского планеростроения. Затем он создал

уникальный многоцелевой самолет АН-2. А после этого руководимый им коллектив на протяжении десятилетий обеспечивал авиатехникой советскую военно-транспортную авиацию — от АН-8 до АН-124. Я уже не говорю о его широко известных пассажирских самолетах с маркой „АН“.

Таков славный жизненный путь выдающегося советского конструктора и замечательного человека Олега Константиновича Антонова».

Ближайший многолетний друг Антонова — Николай Михайлович Амосов, знаменитый хирург, прекрасный писатель, рассказывал мне об Олеге Константиновиче:

«Олег Константинович был многогранен, в нем переплеталось глубокое знание техники с искусством. В чистую науку он не стремился. Ему было важно построить самолет, а не изучить его. Поэтому большой потребности в математизации у него не было — его интересовало только то, что непосредственно нужно для конструирования.

Его самолеты, увы, не всегда были красивы, но он всегда боролся за красоту. У него был потрясающий „нюх“ на технические новинки.

Внешне Олег Константинович был фигурой, не вписывавшейся в свою должность Генерального. Он не был гомополитикусом, он почти не соприкасался с этой областью, да и механизм взаимосвязей здесь был ему неизвестен и чужд.

Более того, своим внешним обликом он протестовал против образа процветающего дельца периода „застоя“. Порой он мог показаться человеком некомпанейским — рыбалка, сауна и другие увлечения руководителей его ранга его просто не интересовали. Он предпочитал работу в саду, много читал, бывал на выставках.

Наряду с этим он был смелым и решительным человеком. Свободно разговаривал на любые темы, чаще всего с научным подходом. Не боялся критиковать руководство, неумелое управление, которое он обвинял в отсутствии „обратных связей“, что, по выражению Винера, нарушает взаимодействие всех элементов производства.

В то же время Антонов всех как бы держал на расстоянии, даже я не мог это полностью преодолеть за многие годы нашей дружбы. Я думал, почему так? Дело

не только в его интеллигентности, нет. Такое ощущение возникало от его чрезвычайной ранимости и скромности. Одновременно он был подлинным патриотом, но не архаическим, тянущимся только к прошлому, а крайне современным по своим вкусам. Бывая на выставках, он всегда воспринимал искусство, сочетая меру стилизации с реализмом. Рисуя свои картины, он стремился к тому, чтобы они были бы понятны окружающим, оставаясь в то же время модными, современными.

Двадцать лет мы сидели рядом на заседаниях Верховного Совета Союза, но все эти годы я не переставал удивляться все новым и новым чертам, открывавшимся мне в характере этого удивительного человека.

Ведь мало кто знает, что Олегу Константиновичу приходилось отчаянно бороться за свое здоровье. В пятидесятых годах у него начался активный туберкулезный процесс, заглушенный лечением и вновь обострившийся за два года до смерти. А за пять лет до смерти известный наш хирург Иван Петрович Дедков сделал ему удачную операцию по поводу рака кишечника.

Ведь Антонов скончался совершенно неожиданно, от инсульта».

Елизавета Аветовна Шахатуни — вторая жена Антонова, подарила Олегу Константиновичу дочь Анну, жившую после развода с матерью. Елизавета Аветовна была бесконечно преданна делу Антонова, его идеям, его «сумасшедшим» проектам.

Она — живая свидетельница всех его творческих взлетов и падений на протяжении практически всех лет, во время которых создавались лучшие самолеты Генерального конструктора.

Расставшись с Олегом Константиновичем, Елизавета Аветовна не рассталась с его делом.

Автор бесконечно благодарен Елизавете Аветовне за просмотр ею рукописи и ценные указания по этой книге.

Ее характеристика Генерального конструктора, данная мне при встрече, представляет исключительный интерес для читателей.

«Главное, что характеризует Олега Константиновича, это его безусловная талантливость, исключительная любовь к своему делу и, конечно, интеллигентность Генерального конструктора. Видимо, эти качества в первую очередь определили

взаимоотношения его с коллективом. Все, кто приходил работать к Олегу Константиновичу, немедленно заражались его одержимостью. Он умел так расставить людей, чтобы в работе их не подталкивать. Сотрудники сами становились носителями его стремлений, его идей.

Дело в том, что Олег Константинович приглашал в КБ, как правило, людей способных и ставил их на решение конкретных задач.

Будучи по характеру человеком мягким, доверчивым, а порой и наивным, Олег Константинович иногда ошибался — кое-какие „энтузиасты“ пытались провести собственные интересы. Но крупных конфликтов на этой почве не бывало — Генеральный не выгонял людей, они сами подавали заявления об уходе.

Все проблемы и возникавшие вопросы, как правило, обсуждались гласно и в коллективе и в семье. Выслушивались все точки зрения, даже взаимоисключающие. Олег Константинович мог принять и чужую точку зрения, признать свою ошибку:

— Я ошибся — это надо пережить… — признавал он иногда с неожиданной для всех легкостью.

Олег Константинович любил искусство. Мы стремились бывать на концертах. Он очень любил симфонические оркестры, концерты пианистов, бывая в Москве, мы с удовольствием ходили во МХАТ».

Любомир Антонович Пыриг — друг семьи Антоновых, врач по профессии. Многие годы общался с Олегом Константиновичем, неоднократно выезжал с ним в автомобильные поездки в Крым. Он рассказал:

> «С Олегом Константиновичем всегда было приятно — он создавал вокруг себя своеобразное положительное биополе.
>
> Может быть, это биополе способствовало тому, что вокруг него сосредоточивались люди, которые его понимали и ценили, а хамы и жулики чувствовали себя в этом биополе неуютно.
>
> А он, уважая человеческое достоинство, никогда не смеялся над кем-нибудь. Более того, когда вокруг было много людей, он скромно тушевался.
>
> С огромным интересом и уважением он встречался с чудаками. Он относился к ним доверительно и как-то по-детски наивно откликался на все новое и необычное. Его внимание могли привлечь фантастические рассказы об НЛО. Особое место заняла известная машина Дина, якобы нарушающая все принципы динамики. Олег

Константинович никогда не отрицал возможности существования необычного.

— Это надо проверить, — говорил он, никогда не становясь в позу, — этого не может быть, потому что не может быть никогда.

Олег Константинович любил огонь — живое пламя. В его доме часто горел камин.

— Люблю огонь за вечную изменчивость пламени, — задумчиво мечтал он, становясь сразу затихшим и лирическим.

В такие вечера у него пела обычно певица, друг дома Диана Петриненко, или читала свои стихи, посвященные Антонову, поэтесса Людмила Скирда. К каждому ее стихотворению был подобран эпиграф из книги Олега Константиновича».

Уже после смерти Генерального конструктора в декабре 1985 года в сообщении правительства Украины говорилось:

«Олег Константинович Антонов остался в памяти тех, кто знал его крупным ученым, выдающимся инженером.

Это был патриот родины и гражданин, он считал, что интересы родины, ее престиж — превыше всего для советского человека.

Судьба Олега Константиновича была неразрывно связана с авиацией. В ее истории не найти, пожалуй, примера, когда в одном КБ было создано такое разнообразие самолетов, с таким количеством модификаций.

Главной их чертой была надежность, которую Олег Константинович возводил в ранг государственной задачи. КБ Антонова качественно и в срок выполняло все заказы правительства.

Как личность с индивидуальным творческим почерком, Олег Константинович Антонов внедрил в авиационную практику много по-настоящему революционных решений, создал и воспитал талантливый коллектив единомышленников.

Он был человеком энциклопедически образованным и разносторонним. На высоком профессиональном уровне и по-граждански остро ставил проблемы экономию! экологии, культуры…

…За внешним спокойствием Олега Константиновича таился громадный творческий потенциал, яростный накал действия, удивительная целеустремленность. Эти черты в сочетании с интеллигентной мягкостью и доброжелательностью в отношениях с людьми создали ему высокий авторитет».

Естественно, давая развернутую характеристику Антонову, мы вправе поинтересоваться: видел ли он, понимал ли он, что происходило в те годы в стране?

Его отношение к сталинщине и последствиям культа?

Его борьба против тупости административно-командного стиля руководства.

Прямых высказываний на эту тему нет. Лишь по отраженным мыслям, репликам мы можем предполагать, что происходило в душе Олега Константиновича. Врач Любомир Пыриг, вспоминает:

«Однажды Олег Константинович в каком-то споре о судьбах страны иносказательно бросил фразу, которую нельзя забыть:

— Хорош тот строй, который больше всего ценит человеческую кровь!»

Хирург Николай Амосов однажды сказал о нем: «Он был истинно русским патриотом. Многое в обществе нашем раздражало его и не устраивало. Его постоянная борьба с руководством, Аэрофлотом в лице Бугаева, с тупостью, грубостью и самодовольством о многом говорила».

Обобщая черты, характеризующие Олега Константиновича Антонова, мы невольно делаем вывод:

Да, этот человек был действительно необычен для времени, в которое он жил.

Да, этот человек, безусловно, был прогрессивен и по мыслям своим, и по своей практической деятельности.

Да, этот человек разносторонностью своей близок эпохе Возрождения, но не той, потонувшей в потоке времени, а новой Эпохе, которая должна формироваться на стыке двух тысячелетий — второго и третьего.

Здесь его место. Здесь Антонов типичен и понятен во всех своих ипостасях.

Было бы наивно думать и предполагать, что становление антоновских конструкций, решение проблем, поднимаемых конструкторским бюро, происходило без конфликтов, противоречий и борьбы.

Да, именно борьба была основой жизнедеятельности Олега Константиновича Антонова на всем его творческом пути. Генеральный конструктор не скрывал этого, наоборот, постоянно подчеркивал, увы, сложившийся стиль работы, характерный для этого периода существования государства, и не только в области авиации, но и в других отраслях техники.

Характерной чертой того периода были бюрократизм, а зачастую и некомпетентность всех эшелонов руководства в тех областях, где это руководство осуществлялось. И это при стремлении проявить эту власть над людьми талантливыми,

компетентными, одержимыми новыми, как правило, прогрессивными идеями.

Единственным выходом из этого постоянного конфликта оставалась борьба. Она отнимала бесконечно много сил. Вся история становления самого популярного в стране, самого долгоживущего самолета в мире АН-2 — живой тому пример.

Как же надо было не понимать нужд страны и народа, перспектив развития мировой авиации, чтобы на предложение О. К. Антонова о выпуске этой воистину бессмертной машины получить указание сверху, в частности от Института гражданской авиации, о том, что «в машине подобного типа страна не нуждается».

И когда Генеральный конструктор с помощью Яковлева все-таки пробил «Аннушку», у него появились трудности другого характера — по служебной линии. Это один из самых изощренных методов «угробления» инициативы.

Первый заместитель Антонова, работавший с ним на протяжении многих лет, Бал бот не был назначен Олегом Константиновичем на должность главного конструктора. Им стал, по выбору руководителя КБ, Алексей Яковлевич Бело-липецкий.

Балбот же, как это у нас часто бывает, становится заместителем министра авиационной промышленности — то есть непосредственным начальником над Антоновым.

Против запущенного в Польше в серию самолета АН-2 началась при активной поддержке министерства разработка совместно с поляками самолета М-15 того же назначения. Многие видели, что даже принципиальная схема этого самолета уже была порочна: на тихоходной машине применялись реактивные двигатели.

— Но Брежнев обещал полякам совместный самолет, давайте выпускайте! — требовало министерство.

После выпуска нескольких сотен машин выявилась полная несостоятельность М-15 в качестве сельхозсамолета — самолеты были списаны без эксплуатации.

Но наступление на Антонова продолжалось. Как бы препятствуя успеху его самолета АН-28, Генеральный конструктор Бериев получил задание на разработку совместно с чехами аналогичного самолета Л-410.

Потребовался конкурс самолетов, на котором «Пчелка» АН-28 выиграла.

Можно представить себе, сколько нервов отняли у Олега Константиновича все эти «министерские игры».

Это всего лишь один пример, но он характерен для деятельности сильных мира сего, и, может быть, во все времена.

При правительственном осмотре самолета АН-10 Никита Сергеевич Хрущев дает личное указание Антонову сделать, якобы для уменьшения шума в самолете, кольцо вокруг фюзеляжа.

Олег Константинович доказывает бессмысленность этой затеи, однако с него требуют выполнения воли руководителя республики. И так на каждом шагу.

Попробуй докажи министру нецелесообразность проектирования унифицированных (пассажирского и транспортного) самолетов одновременно двумя ОКБ — Ильюшина и Антонова.

Олег Константинович доказывал…

Постарайся отстоять перед ЦАГИ нововведение — серво-рулевое управление «Антея» или фиксированный стабилизатор «Руслана». Такого ведь раньше не было.

Олег Константинович отстаивал…

Да, в каждом случае борьба.

Но сколько стоила победа?

И чем каждый раз приходилось платить за нее?

ПОЕЗДКА В МЯТЕЖНУЮ ЮНОСТЬ

Олега Константиновича интервьюировали бесчисленное количество раз. Он охотно обменивался мнениями с читателями и слушателями через корреспондентов радио, газет и журналов, через телевидение.

Как-то корреспондент журнала «Смена», впервые, еще в 1923 году, запечатлевшей на своих страницах застенчивого юношу-конструктора, спросил Генерального конструктора, уже академика:

— Если бы можно было вернуть юность и те восемнадцать лет, какую бы профессию вы избрали на этот раз?

— Стал был летчиком, — ответил Олег Константинович. — Я всегда хотел летать. И планеры-то начал строить, чтобы летать. Иного пути в небо у меня тогда не было. Так и стал авиаконструктором. Всю жизнь строил… строил…

Правда, летал немного и сам. На всех своих машинах. Выпросил разрешение у министра — слетал-таки вторым пилотом на «Антее».

Нам, конструкторам, это необходимо: ни один испытатель, ни один самый подробный отчет, ни записи приборов не расскажут о самолете того, что почувствуешь сам, взяв в руки штурвал.

Но я полетел еще и потому, что просто хотелось полетать на этой большой машине.

Небо — это прекрасно.

Начни все сначала — я стал бы пилотом…

Юношей, начав свою творческую жизнь с конструирования планеров, Олег Константинович пронес эту страсть к малой авиации сквозь всю свою жизнь.

И если самыми яркими воспоминаниями для него остались по-юношески безумные дни и ночи Коктебеля, где проходили Всесоюзные слеты планеристов до Великой Отечественной войны, на склоне лет он снова возвратился в Коктебель в качестве участника и организатора Всесоюзных слетов дельтапланеристов и самодеятельных конструкторов сверхлегкой авиации — СЛА.

Это было для Антонова своеобразным возвращением в юность. С той только разницей, что он приезжал на склоны горы Клементьева не учеником, а уже всемирно прославленным конструктором с гигантским опытом за плечами.

Да и задачи смотра-конкурса, организованного Министерством авиационной промышленности, Федерацией дельтапланерного спорта СССР, СКВ Антонова и журналом «Техника — молодежи» значительно расширились:

«Дальнейшее развитие в стране научно-технического творчества молодежи, воспитание ее на славных традициях отечественной авиации, укрепление связи поколений; оценка технического уровня авиационных конструкций, разработанных студенческими и общественными КБ, а также возможности применения их в народном хозяйстве».

Вот что вспоминает Олег Константинович в связи с 1-м слетом, на котором присутствовали его соратники: С. Н. Анохин, А. Н. Грацианский, М. А. Нюхтиков, И. М. Сухомлин, В. С. Ильюшин, В. Н. Меницкий, а также ветераны авиации и летчики-испытатели: Г. Ф. Громов, П. Н. Цибин, К. Г. Бредихин, В. В. Винницкий, М. Л. Попович, И. И. Шелест.

В воспоминаниях его звучит та человеческая грустинка, которая всегда связывает нас с юностью:

«Есть места-символы, места-понятия, за которыми кроется целая эпоха. Такова в Крыму гора Клементьева, бывший Узун-Сырт, названная так в честь одного из погибших здесь планеристов.

Трудно отыскать место более романтическое, с которым было бы связано столько славных страниц в истории авиации.

Отсюда мы начинали свой путь в небо, многие из нас и далее — в космос.

Здесь ставили первые воздушные опыты такие известные конструкторы, как Александр Яковлев, Сергей Ильюшин, Сергей Королев и многие другие — всех не перечесть.

До войны тут проходили слеты планеристов, работала Высшая планерная школа Осоавиахима. Это был центр массовой подготовки летчиков и инструкторов для летных школ и аэроклубов всей страны.

Теперь гора утратила свое былое значение всесоюзного аэроклуба — одна из важнейших традиций, о которой здесь говорилось, прервана. А жаль…»

А для Олега Константиновича Коктебель — место заповедное.

Однажды он признался Марине Попович:

«Вот здесь на склонах коктебельских холмов я несколько минут простоял на голове — это когда родился сын Андрей. Себе самому обещал…»

А ведь Антонову было тогда под шестьдесят.

И уже много позже, сидя на берегу Коктебельского залива, Олег Константинович бросал камешки по поверхности плавного, словно зеркало, моря. Они прыгали, отражаясь от поверхности воды.

— Все было не таким, какими я знал эти места, — вспоминал Генеральный в свои семьдесят пять. — Не такой берег — его

сковали бетоном. Не такая галька — вряд ли найдешь сегодня здесь хоть один сердолик. Не такие горы — их посадили за железную решетку расчетливые хозяйственники и администраторы.

И вдруг академик начал читать стихи. Он спокойно, почти по-детски читал свои стихи «Красота».

Мне показалось, что это было прощанье Антонова с морем. Может быть…

Однако вернусь к истокам, к воспоминаниям Олега Константиновича.

«…Так от слета к слету росли массовость и мастерство. Скажу лишь, что к 1933 году, когда мы построили свой скоростной планер „Город Ленина“, в стране было уже 48 планерных школ. К 1941 году нашей стране принадлежало 13 мировых рекордов из 18 регистрируемых ФАИ.

В 1929 году на горе я познакомился с молодым инженером Сергеем Королевым… Три с половиной часа парил Королев в воздухе! Думаю, не одна смелая мысль о покорении воздушных и космических пространств возникала у него в те часы парения над Узун-Сыртом. Ведь не случайно первым аппаратом Королева с реактивным двигателем стал ракетный планер.

Я невольно вспоминал об этих его полетах четверть века спустя, когда попал на завод Королева и впервые увидел космический корабль „Восток“: гигантская ракета стояла наклонившись набок — она не могла уместиться под крышей многоэтажного цеха.

Убежден: нам было бы намного сложнее решать наши авиационные и космические дела, если бы раньше не было бы у нас массового планеризма, доступной освоенной горы, многих других авиацентров. А главное — той раскованной, нерегламентированной, дерзкой — истинно творческой обстановки, символом которой для всех нас осталась гора Клементьева».

Но и сам Олег Константинович и ветераны авиации отлично понимали и другую сторону дела — за истекшие годы со времени довоенных слетов значительно выросли техническая грамотность любителей и задачи, вставшие перед ними.

Вот что говорит об этом не раз упоминавшийся в этой книге Герой Советского Союза С. Н. Анохин:

«Первое, что мы с удивлением отметим: техническая мысль самодеятельных конструкторов-любителей не отстает от современного развития авиационной науки и техники.

Более того, многие модели по своим данным превосходят существующие промышленные образцы. Мы зафиксировали

целый ряд узлов и технических решений, находящихся на уровне изобретений».

Его мысль продолжает ветеран, летчик-испытатель, а ныне покойный писатель, выпустивший несколько книг по истории отечественной авиации, Игорь Иванович Шелест:

«Сегодня авиации нужны мыслители-творцы, созидатели нового, а не просто прилежные исполнители.

Но как такие качества выявить, развить?

Чтобы одаренный инженер умел видеть целое, он с юных лет должен прорабатывать всю схему самолета. Именно это дает любительское творчество, самолетное конструирование СЛА.

И нам надо бережно относиться к огоньку этого творчества, умело направлять и раздувать его… Поддерживая сегодня любительское движение, мы работаем на будущее нашей авиации».

На слетах дельтапланеристов, на конкурсах СЛА перед глазами Олега Константиновича проходили эти «носители будущего» нашей авиации, поражая неординарностью и глубиной своих технических разработок. Неужели такое возможно?

Вот кого надо поддерживать, пока он молод, пока не остыл, пока верит в успех содеянного.

Мы на очередном слете, на склонах коктебельских холмов вместе с читателем.

Николай Иванович Демидов — электрослесарь из Новошахтинска. Он работает в штреке, под землей. Ему всего 24 года. Почти детское упрямое лицо. Небольшая челка падает на лоб. Умный сосредоточенный взгляд. Своими руками он построил вертолет.

Все вечера и все свободное от работы время он проводит в небольшом сарае около дома. Здесь, на глазах у отца, потерявшего руку в годы войны, он конструирует и строит летательный аппарат конца XX века.

В домашних условиях он построил личный вертолет на основе стандартного двигателя от автомобиля «Жигули» и запросто летает на своей винтокрылой машине. Все придумано самолично. Все сделано своими руками. Летает сам… Но, будем откровенны, в воздух поднялась только его четвертая машина.

Спрашивают: зачем строил?

Отвечает:

— Как это зачем? Чтоб летать. Чтоб наслаждаться полетом. Когда-то, много лет тому назад, мои сверстники мечтали о велосипеде: хорошо бы поездить! Потом мечта переключилась на автомобиль: эх, построить бы самому да покататься вволю! Ну а теперь мечта перенеслась на крылья — полетать хочется… Делаю

для себя… Делаю, как хочу.

Но ведь то, что он делает, беспрецедентно. В мире нет вертолета, способного летать на простом автомобильном моторе. А вот Коля летает… Да еще как!

— А вы знаете, он прав, — вмешивается в разговор летчик-испытатель В. Г. Гордиенко. — Ощущение полета — одно из сильнейших. Вольный полет — это и вдохновение, и творчество. Мы летаем на сверхзвуковых самолетах. Но я не получаю на них такого подлинного удовольствия, которое испытываешь при полете на самом примитивном дельтаплане. На «сверхзвуке» все затехнизировано. А в вольном полете все как бы проходит через тебя — ты чувствуешь себя частицей природы. С нею с глазу на глаз беседа..

Слова сверхпрофессионала и слова умельца заставляют задуматься. Почему вдруг на стыке двух тысячелетий, второго и третьего, в век научно-технической революции человек вновь и вновь обращается к тому, что мы называем примитивом? Кто-то на веслах пересекает Атлантику. Кто-то пешком идет через Каракумы. Кто-то на мускульной энергии перелетает через Ла-Манш. Кто-то на лыжах идет через полюс.

Может быть, душа, отягощенная современной техникой, ищет самоутверждения в просторе, в личном преодолении пространства и времени?

— Мечтали мы о полетах всей семьей — я, супруга, сын и дочь, — рассказывает другой умелец, Лев Александрович Соловьев. — Каждый из нас мечтал об этом еще в пору своего детства. Чем раньше бросить зерна, тем глубже прорастают корни.

Семья Соловьевых построила планер с размахом крыльев тринадцать метров. А размах планов еще значительнее: семейство хочет обогатить планер мотором. Повод тот же — небо зовет. И зовет оно, как можно заметить, не только отдельных энтузиастов, но семьи и даже целые коллективы умельцев и мечтателей разных поколений.

Вячеслав Геннадиевич Рябинин — учитель школы № 4 в Златоусте. Он возглавляет группу школьников, построивших настоящий летающий самолет. Самолет так и называется — «Школьник». Но этот скромный аппарат, выражаясь фигурально, имеет высшее образование.

— Мне было четырнадцать лет, когда в 1962 году мы построили в авиамодельном кружке самолет «Малыш». Было нас в ту пору всего двенадцать человек, — рассказывает учитель. — Но тогдашний руководитель нашего кружка Лев Александрович Комаров понимал: ребятам можно доверить большое дело.

И что же? Через кружок прошло несколько сот ребят, ставших впоследствии специалистами. Да и самого Комарова пригласил к себе в конструкторское бюро великий помощник авиасамодельщиков Генеральный конструктор Олег Константинович Антонов.

И вот через двадцать лет уже новое поколение школьников Златоуста решило повторить опыт кружка. Начали с самоходных плугов, мини-тракторов и вездеходов. Пришли к самолету, построенному коллективом всего лишь за полгода.

— В «Школьнике», — рассказывает летчик-испытатель В. Г. Гордиенко, — меня как профессионала привлекли простота и надежность — основные качества самолета. И мне искренне-захотелось поддержать талант ребят, поднять самолет в воздух. И он полетел при испытании на Всесоюзном слете легкомоторной авиации в Киеве. И как полетел! Жать, что сверху не разглядеть счастливых лиц мальчуганов. Ведь нет ничего радостнее, чем видеть свою машину, поставленную на крыло.

Я видел эти одержимые лица мальчишек на берегу озера под Каунасом, возле самодельного гидропланера. Его построил талантливый самодельщик — водолаз по профессии — Чеслав Кишонас.

Будучи начальником спасательной станции при водной базе, Чеслав собрал вокруг себя группу мальчишек, жаждущих летать. И что поразительно — они летают на планере, который поднимается с озера на поплавках, на тросе за моторной лодкой. Полет безопасен — внизу вода. Трос не дает планеру возможности высоко подниматься и уходить в сторону с водной трассы.

Простое управление планеров вполне доступно ребятам. Уже десятки энтузиастов освоили азы планеризма на планере Кишонаса. А он вместе с ребятами продолжает строить не только планеры, но и мотопланеры, способные взлетать и садиться самостоятельно, на моторе, без помощи троса и катера.

Энтузиазм «водолаза на крыльях», его любовь к детям снискали ему уважение всей республики.

Диву даешься совершенству конструкции, разработанной талантливым энтузиастом.

Ведь что удивительно — «Гарнис», что в переводе означает «Аист», построен по совершенно новой технологии, разработанной умельцем. Плоскости планера прозрачны. Легкий каркас их, созданный из нитей, пропитанных эпоксидной смолой, обтянут тончайшей прозрачной пленкой. Крылья невесомы. Крайне легок пластиковый остов самолета, лишь тончайшие растяжные тросы — из металла. На планер устанавливается

мотор, и он превращается в мотопланер. Поплавки сменяют колеса, в зимнее время — лыжи.

Машина столь совершенна по конструкции и проста в управлении, что ее хоть сейчас передавай в производство — легкая учебная машина.

— Нет, что-то не торопятся выпускать такие машины, — с горькой усмешкой бросает Чеслав. — А ведь лучшей машины для обучения не придумаешь. Она была не раз отмечена на слетах…

Только ли для обучения? Сверхлегкая авиация может найти и практическое применение. Лесная охрана, обход линий электропередачи, геология, обработка посевов, подкормка растений с воздуха — вот лишь немногие области, где такая авиация просто незаменима.

Запомнились слова молодого конструктора мотодельтаплана, студента Московского авиационного института Игоря Никитина:

— Уже сегодня конструкторы мотодельтапланов Харькова и Риги готовы работать со своей техникой в сельском хозяйстве. Мой двухместный аппарат не раз использовался сибирскими геологами в полевых условиях и показал себя отлично.

Следуя заветам Антонова, мы поняли: самодеятельное авиастроение хорошая школа для будущих профессионалов. Жесткие условия, в которых работают любители, заставляют их применять наиболее разумную технологию.

Кстати, когда конструктор сам летает, он может отлично проверить все свои новаторские решения.

Сам летает… Встает законный вопрос: а имеет ли он право летать без подготовки? Это опасно.

Вопрос поставлен правомерно и своевременно. Многие сотни построенных любителями самолетов и мотодельтапланов еще не дают права конструкторам сразу же летать.

Во-первых, каждый летательный аппарат подвергается приемке строжайшей технической комиссией. Только ее выводы могут дать право эксплуатировать машину.

Во-вторых, конструктор или строитель самолета должны пройти летную подготовку, прежде чем им может быть доверен их же собственный аппарат в воздухе. Самолет не велосипед и не автомобиль. С ним шутки, как говорится, плохи. Выполнение двух этих неукоснительных правил, как нам кажется, ложится на плечи двух организаций: ДОСААФ и Министерства авиационной промышленности.

Министерство, черпающее кадры из одержимой армии авиалюбителей, должно им всячески помогать.

Проверяя техническую грамотность конструкции, обеспечивая умельца не только советами, но и материалами, старшие

товарищи смогут отлично «отфильтровать» наиболее талантливую молодежь для своих конструкторских бюро и заводов.

Ведь именно так поступал когда-то О. К. Антонов. Он поддерживал любого энтузиаста-строителя планера или самолета. Наиболее способных и проявивших себя в любительском самолетостроении академик приглашал, как мы помним, на службу в свое конструкторское бюро. Так, под крылом Антонова выросли многие ныне известные конструкторы, начинавшие с первых самостоятельных попыток подняться в воздух.

Эту горячую поддержку талантливых людей Олег Константинович переносил и на студентов Харьковского авиационного института имени Н. Е. Жуковского, где с 1977 года он заведовал кафедрой конструкции самолетов.

Будучи профессором авиаинститута, Антонов категорически выступает против нездоровых традиций, сложившихся в высшей школе на протяжении многих лет застоя.

> «Да, студент — это факел, который должен загореться чистым пламенем науки. Он не должен быть ни сосудом, который нужно наполнить, ни болванкой, которую предстоит обстругать раз и навсегда определенным образом.
>
> К сожалению, любительство, самостоятельное техническое и всякое иное творчество, которые развивают в первую очередь самостоятельность мышления и творческие наклонности студента, зачастую в высших учебных заведениях не получают поддержки.
>
> Сколько непробиваемых преград встречают, к примеру, попытки студентов строить небольшие и несложные самолеты собственной конструкции! Тут выдвигают десятки всевозможных „как бы чего не вышло“. А не помешает ли это занятиям? А кто будет отвечать, если произойдет несчастный случай! И так далее, и тому подобное.
>
> На основе многолетнего опыта заявляю: нет, не помешает!..
>
> Вопрос необходимо поставить шире. Нужно строить не только самолеты и планеры, но и автомобили, станки, суда на подводных крыльях, ракеты, счетные машины, радиолокаторы, небольшие двигатели и многое другое.
>
> Любительство громадная сила, и ее надо умело направить на воспитание нового человека, до

самозабвения любящего свое дело, свою профессию, свою область знания.

Мастерские при институтах и техникумах должны быть расширены, оснащены современными станками. Там должны быть опытные люди, способные научить молодежь владеть любым инструментом, обрабатывать любые металлы — вручную или на станке».

Что же касается возможной опасности любительского самолетостроения, Олег Константинович выразил к вопросу свое отношение в телеграмме, посланной 4 сентября 1978 года Всесоюзному слету дельтапланеристов.

В это время на горе Клементьева в Коктебеле журнал «Техника — молодежи» проводил слет безмоторной авиации. Один из отчаянных ребят за два дня до открытия слета вылетел на непроверенном аппарате и разбился на склонах горы. Это привело в замешательство начальство: надо закрывать слет, решили осторожные руководители.

В это время и пришла телеграмма от Антонова:

«Горячо поздравляю всех энтузиастов безмоторного полета с открытием Всесоюзного форума по дельтапланеризму. Временная заминка, происшедшая из-за гибели одного товарища, не остановит развития массового воздушного спорта в нашей стране, где право на творчество записано в основном Законе нашего социалистического государства — Конституции Страны Советов.

На горе Клементьева погибли Клементьев, Рудзит, Зернов, Зайцев, Гончаренко, а тысячи их учеников защищали честь и свободу нашей Родины в Великой Отечественной войне; создавали могучий воздушный флот Страны Советов.

Желаю вам, дорогие товарищи, успешного продолжения и развития нашего движения.

Чистого вам неба.

Генеральный конструктор, депутат Верховного Совета СССР Антонов».

После этой телеграммы слет дельтапланеристов торжественно открыли. Начальство склонилось перед авторитетом Генерального. А он, как в юности своей, продолжал принимать самое горячее участие во Всесоюзных слетах сверхлегкой авиации, вспоминая свои, почти мальчишеские рассуждения о воздушном мотоцикле, впервые высказанные им в

шестнадцать лет в своей наивной и одновременно глубокой по существу книжке по авиации.

Через всю жизнь пронес академик голубую мечту о таком полете на легких крылышках с легким моторчиком.

«Неужели мечта осуществилась? — думал он. — Неужели человечество село наконец на воздушный мотоцикл, чтоб изменить весь ход своей жизни?»

Воздушные гиганты Антонова вырастали рядом с мечтой о «сверхлегких». И в этом была своя закономерность.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Я верю, он будет создан, Всесоюзный музей авиации. И место для него уже уготовано — знаменитое Ходынское поле, что, слава Богу, еще сохранилось — некогда на окраине Москвы, — а ныне, понимай, уже в недрах столицы.

Ведь это здесь совершались первые полеты в России. Сюда приезжали, и неоднократно, москвичи, чтобы посмотреть на скромные, по нашему времени, взлеты крылатых храбрецов.

Отсюда улетали в бессмертье выдающиеся летчики страны, пересекавшие полюс, просторы родины, ставившие всемирные рекорды авиации. О них помнят и поныне.

Архитекторы изрядно и агрессивно поднажали на историческое поле, многое повидавшее на своем веку. Вокруг поднялись новые здания-этажерки, жадно стараясь выползти на открытое пространство, да еще в пределах города! Как же, незанятая территория… Пропадает.

Но поле еще держится… И сохранившиеся до наших дней ангары сумеют вобрать в себя, увы, немногочисленную сохранившуюся историческую технику — живой пример окрыленного таланта летающего народа:

Сюда, по мысли заслуженного ветерана, летчика-испытателя Игоря Ивановича Шелеста, который столько лет беспокоился о будущем Ходынки, необходимо свести со всех концов страны все, что сохранила история из области отечественной авиации.

В первую очередь музей, собравший в Монине многие образцы отечественных самолетов, — ныне этот музей удален от Москвы и практически малодоступен для широкого зрителя. Здесь на Ходынке должен сосредоточить свои экспонаты Музей авиации и космонавтики, занимающий ныне, увы, недостойное место в сравнении с еще сохранившимися успехами отрасли, которую он пропагандирует.

Сюда должен быть переброшен из Ульяновска самолет, на котором Валерий Чкалов и его самоотверженная команда пересекли Северный полюс, впервые перелетев из Москвы в Соединенные Штаты Америки.

Здесь должны быть восстановлены все старинные русские самолеты, вплоть до модели самолета Можайского. Сюда необходимо поместить и прекрасный макет многомоторного «Ильи Муромца», построенного студентами-выпускниками Рижского института гражданской авиации для кинофильма «Поэма о крыльях», посвященного выдающимся конструкторам России Туполеву и Сикорскому.

60 энтузиастов-студентов во главе с руководителем студенческого КБ, планеристом Виктором Ягнюком недавно кропотливо восстановили по чертежам и фотографиям воздушного гиганта начала века.

Наконец, сюда, во Всесоюзный музей отечественной авиации, следует обязать многочисленные конструкторские бюро и опытные заводы отправлять все свои самолеты в качестве экспонатов.

Здесь рядом со сверхзвуковым ТУ-144 А. Н. Туполева и ИЛ-86 В. С. Ильюшина должно найти свое достойное место многочисленное семейство самолетов О. К. Антонова. От АН-2, самого многотиражного в стране — до сверхгиганта «Руслана», чтоб высился своей почти пятиэтажной громадой над взлетным полем славной истории русской авиации.

Глядя на воздушных гигантов прошлого и настоящего, люди поймут, что история народа складывается не только из живых результатов творческого порыва сердца, но и из великих произведений, создававшихся силой человеческого разума, достойных не меньшего преклонения: машины, самолеты, моторы, планеры и вертолеты.

В этом блистательном параде плодов разума, прославившего небо нашей Родины, достойное место займут экспонаты, созданные Олегом Константиновичем Антоновым, человеком, безусловно, талантливым и разносторонним.

Он жил и творил в труднейшие годы становления Отчизны, будучи одним из самых ярких ее представителей. Он вынес на своих плечах все радости и все горести, связанные с этим историческим периодом, бескомпромиссно оставаясь Русским Человеком с большой буквы на всех сложных этапах эволюции страны.

Мы видели, с какой последовательностью и напором отстаивал Олег Константинович прогрессивные начала во многих областях жизни. Здесь и забота об экономике и планировании в стране, подлинная борьба за экологическую чистоту родной земли, голос художника, ратовавшего за развитие искусства и кинематографа.

Здесь, наконец, и непосредственная забота о человеке, о его жилье, о детях, о развитии спорта и планеризма.

Диву даешься, как успевал он, при своей бесконечной занятости не просто прикасаться, но и вносить свой ощутимый антоновский вклад в различные, казалось бы, несопоставимые области жизнедеятельности.

Всемирно известный авиаконструктор, Герой Социалистического Труда, депутат Верховного Совета, академик,

преподаватель Харьковского авиационного института, доктор технических наук, лауреат Ленинской и Государственной премий СССР, Государственной премии Украины, человек, возглавлявший Всесоюзные слеты дельтапланеристов, художественные выставки «Ученые рисуют», спортсмен, официально участвовавший в соревнованиях по теннису, «меценат», поддерживавший сотни увлеченных энтузиастов любительского авиастроения, — это далеко не все нагрузки, которые добровольно нес Олег Константинович. Параллельно с этим он умел выкраивать мгновения для личного творчества — создавал картины, писал стихи, публиковал многочисленные статьи, издавал книги, отвечал на бесконечные письма… Выступал перед молодежью, читал лекции.

Невольно встает вопрос: как и когда успевал он делать все это, оставаясь постоянно подтянутым и элегантным мужчиной неопределенного возраста?

С аналогичным вопросом обратился как-то к Антонову читатель на писательском вечере во Дворце культуры в Киеве.

— Как же вам хватает времени, чтобы писать при такой загрузке?

— Мои произведения — продолжение той же борьбы, которую я веду, — ответил Олег Константинович. — Потому-то и хватает…

Но, кроме борьбы, у него было еще много забот.

Ведь он был трижды женат на протяжении своей жизни. От каждой жены он имел детей, сохранивших, как и жены, добрые отношения между собою. В том, как это осуществлялось, заключается своеобразная мужская тайна Антонова, разгадать которую мне, видимо, так и не удалось.

Первая жена Антонова — Лидия Сергеевна Кочеткова — планеристка и конструктор, сохранила о бывшем муже самые теплые воспоминания.

Первый сын Олега Константиновича, Роллан, очень похожий внешне на отца, все годы живший с матерью, одновременно искренне дружил с отцом на протяжении всей своей жизни. Увы, он уже скончался.

Вторая жена, Елизавета Аветовна Шахатуни, и после развода с Антоновым, до последних дней его жизни, на протяжении многих лет, продолжала работать с ним в конструкторском бюро главным «прочнистом», занимаясь техническими расчетами грандиозных антоновских самолетов.

Ее дочь, Анна Олеговна, доцент Киевского института инженеров гражданской авиации.

Через несколько лет после развода Антонов вступил в третий

брак. Его новая жена — Эльвира Павловна, была на тридцать один год моложе мужа. На его глазах она заканчивала высшее учебное заведение и воспитывала двух детей Олега Константиновича — дочь Елену и сына Андрея.

Все дети дружили между собой. Жены периодически встречались.

В том, как Олегу Константиновичу удавалось сохранить сложный баланс взаимоотношений в трех семьях, и заключается его тайна.

Не будучи вполне здоровым человеком — многолетний туберкулез, затем рак в последние годы жизни, — Олег Константинович придирчиво следил за собой, чтобы всегда «находиться в форме». И это ему, безусловно, удавалось — он, как говорится, держал себя в руках.

История запомнила один-единственный случай, когда он, вспылив в споре, запустил чернильницей в своего оппонента. Но это был действительно единственный случай, и Антонов к тому же, славу богу, промахнулся.

Мне думается, своеобразным ключом к раскрытию существа поведения и манеры жизни Олега Константиновича Антонова могут стать его слова, обращенные в письме к автору нашумевшего научно-фантастического романа «Туманность Андромеды» Ивану Антоновичу Ефремову. Роман фантаста посвящен людям будущего.

Антонов пишет:

«Я — человек техники — прочел роман дважды с большим интересом и огромным удовольствием.

Нравится все, особенно отношение людей будущего к творческому труду, к обществу и друг к другу.

Нравится смелость, динамика, лиричность повествования. Книга окрыляет каждого человека, способного активно мечтать. Ради такого будущего стоит жить и работать.

— Спасибо за радостный вклад в нашу культуру, за прекрасный образчик социалистического реализма в литературе».

Эти строки — ключ к раскрытию образа человека, их писавшего. Видимо, сам Антонов стремился жить по меркам будущего, и во многом это ему удавалось.

Хочешь не хочешь, но черты человека грядущего пронизывают жизнь Антонова. Они, эти черты, в его неуспокоенности, в многосторонности интересов, в светлом альтруизме, в постоянном стремлении творчески выразить себя до конца, до последнего дыхания. Наконец, это его порядочность, честность и скромность, проявлявшиеся до конца жизни. Все это ему тоже полностью удалось.

Однако, возможно, он исчерпал себя. Стоит вспомнить слова, высказанные в беседе со мной знаменитым хирургом, писателем и мыслителем Николаем Михайловичем Амосовым, который на протяжении многих лет лично знал Генерального конструктора.

«Олег Константинович скончался, да позволено будет мне это сказать, вовремя. Дело в том, что, несмотря на образцовое поведение, голова его с годами начинала понемногу сдавать. Подводила память, быстрота реакции…

Он ушел, сверхдобросовестно выполнив свое главное жизненное призвание, — его жизни можно позавидовать».

Олег Константинович умер от инсульта 4 апреля 1984 года в Киеве.

Болезнь подстерегла его неожиданно. Чувствуя недомогание, Генеральный конструктор был вынужден выехать в непродолжительную командировку в Москву. Оттуда он возвратился в Киев больным и почти сразу же был помещен в больницу.

Он скончался в возрасте 78 лет, и вряд ли медицина была в состоянии продлить его жизнь.

А сократить ее торопились многие.

Кто-то после первого испытания «Руслана» поторопился написать анонимку в «самые верха» о том, что воздушный гигант обязательно развалится на повороте. Начались разбирательства… Кто-то обвинил Генерального в том, что он допускает злоупотребления, выделяя деньги на приобретение литературы для библиотеки конструкторского бюро. Начались разбирательства.

Кто-то обвинил 78-летнего академика на самом высоком уровне в стариковских «шалостях» после третьего брака. Разбирательства не было, но проработка была.

Безусловно, все это ускорило уход талантливого и эмоционального человека. После непродолжительной болезни он умер.

6 апреля 1984 года состоялись похороны О. К. Антонова со всеми военными почестями — ведь самолеты Антонова использовались и в военной авиации.

Траурный митинг, посвященный выдающемуся конструктору, прошел в Большом зале Академии наук Украины.

Возле гроба покойного были размещены на подушечках награды, полученные О. К. Антоновым при жизни: три ордена Ленина, медаль Героя Социалистического Труда, ордена Октябрьской революции, Трудового Красного Знамени, Отечественной войны 1-й степени, медали лауреата Ленинской и Государственной премий.

Траурный митинг открыл председатель Киевского горисполкома В. А. Згурский. Выступили первый заместитель министра авиационной промышленности А. С. Сысцов, начальник ЦАГИ академик Г. П. Свищев и начальник военно-транспортной авиации генерал-полковник А. Н. Волков.

Большое количество соратников и простого народа провожали Олега Константиновича Антонова в последний путь, на Байковское кладбище, где он был похоронен.

В постановлении Совета Министров СССР по увековечиванию имени Олега Константиновича Антонова сказано:

1. Присвоить Киевскому механическому заводу имя О. К. Антонова.

2. Присвоить Киевскому аэроклубу имя О. К. Антонова.

3. Установить мемориальную доску на доме № 1 по улице Огарева, где проживал О. К. Антонов.

4. Установить надгробие О. К. Антонову на Байковском кладбище.

5. Выделить две стипендии имени О. К. Антонова для студентов-отличников Харьковского авиационного института имени Н. Е. Жуковского.

Эти решения послужили началом увековечивания имени Генерального конструктора Олега Константиновича Антонова, замечательного человека, который действительно был достойным сыном Отечества и выдающимся творцом мировой авиации.

Время утвердит закономерный процесс внедрения имени нашего выдающегося соотечественника в историю цивилизации.

ИЛЛЮСТРАЦИИ

Герб рода Антоновых. Рисунок с печатки, передаваемой по наследству.

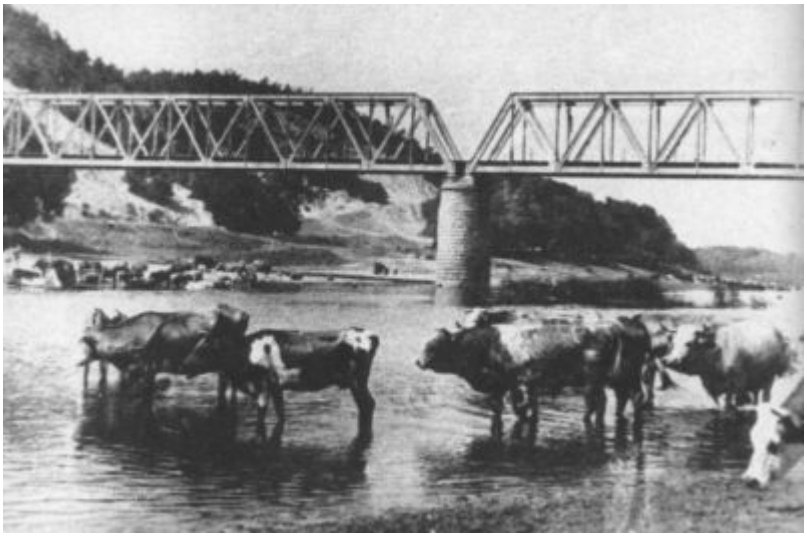
Константин Дмитриевич Антонов, чиновник по особым поручениям, — дед конструктора. 1842 г.

Константин Константинович Антонов, инженер-строитель, — отец авиаконструктора.

Анна Ефимовна Антонова, мать Олега Константиновича.

Ирина и Олег в возрасте 5 лет.

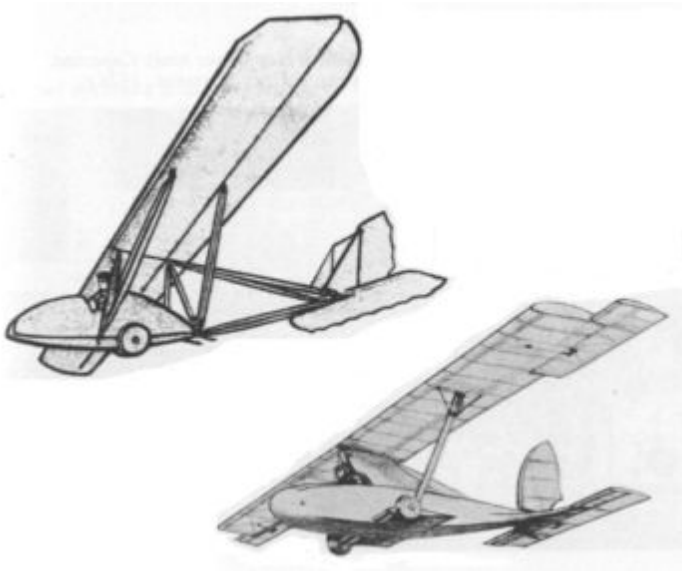
Олег в возрасте 12 лет.



Волга под Саратовом времен детства О. К. Антонова.

Константин Антонов возле построенного им моста. 1912 г.

Обложка журнала «Смена» № 8 за 1924 год.

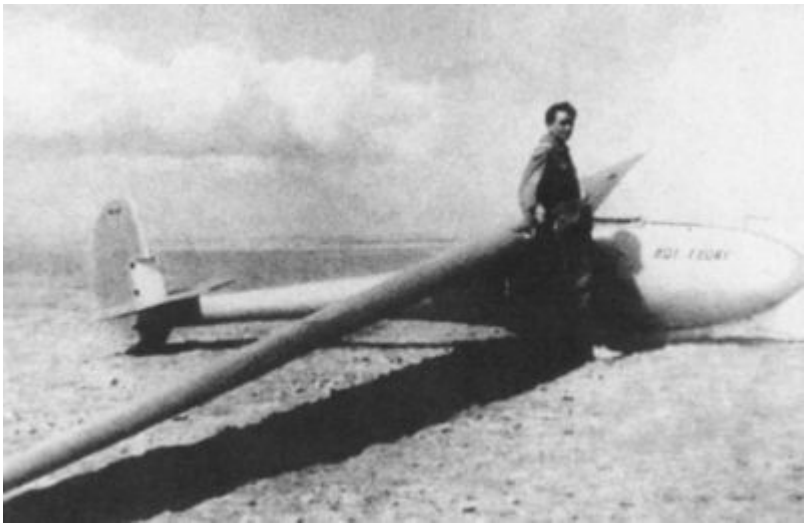


На протяжении всей своей жизни авиаконструктор воплощал в рисунках облик будущих планеров и самолетов. Планер «Голубь». Рисунок Олега Антонова, воспроизведенный на обложке журнала.

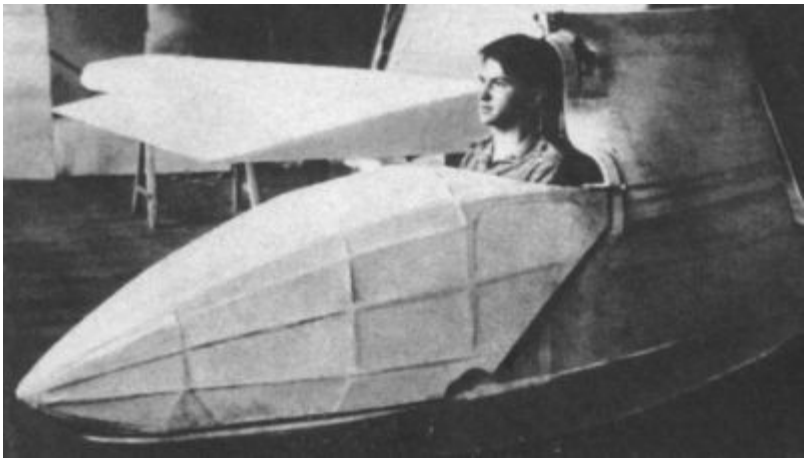
«Жареный бугор» под Саратовом. Здесь Олег Антонов совершил свой первый полет на планере собственной конструкции.

Планер «Голубь», выставленный в Народном доме Саратова. Свое детище представляет автор — Олег Антонов. 1924 г.

У планера «Коктебель» после первого полета С. Королев, С. Люшин и К. Арцеулов.



Олег Антонов возле планера «Рот-Фронт».



Планерная мастерская Леносоавиахима. Олег Антонов в кабине планера «Стандарт». 1930 г.

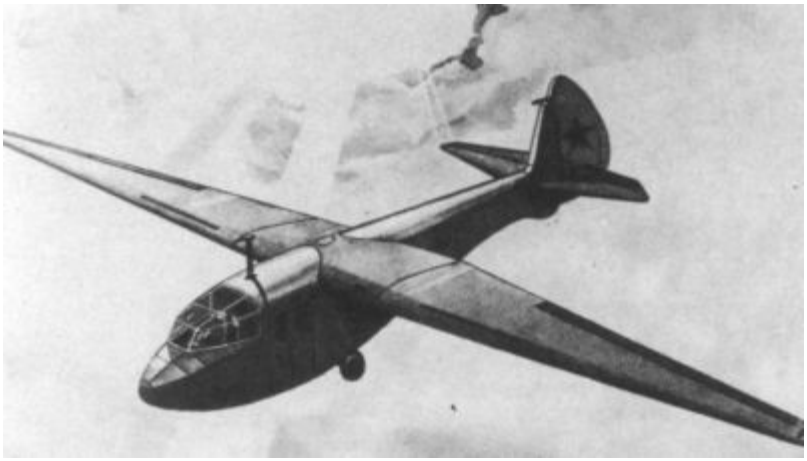
Планерные соревнования в Коктебеле. 1927 г. Среди участников: С. Королев (сидит четвертый справа) и Б. Шереметьев (стоит в центре в шляпе).

На полеты планеров в Дудергоф. Инструктор школы планеристов В. Чкалов тащит вместе с курсантами планер к месту полетов.

Выпускники Ленинградского политехнического института. 1930 г. Первый слева во втором ряду О. Антонов.

Олег Антонов со своей первой женой Лидией Кочетковой.

Уникальная конструкция — летающий танк.



Десантный планер А-7. На таких планерах осуществлялась в годы войны связь с партизанами в тылу врага.

Олег Антонов в планере.

Из этих людей выросло знаменитое конструкторское бюро имени Олега Антонова в Киеве. На фотографии первый коллектив бюро.

Два авиаконструктора — А. Яковлев и О. Антонов.

Самолет-трудяга АН-2 на опылении садов.

А. Яковлев поддержал идею создания самолета АН-2.

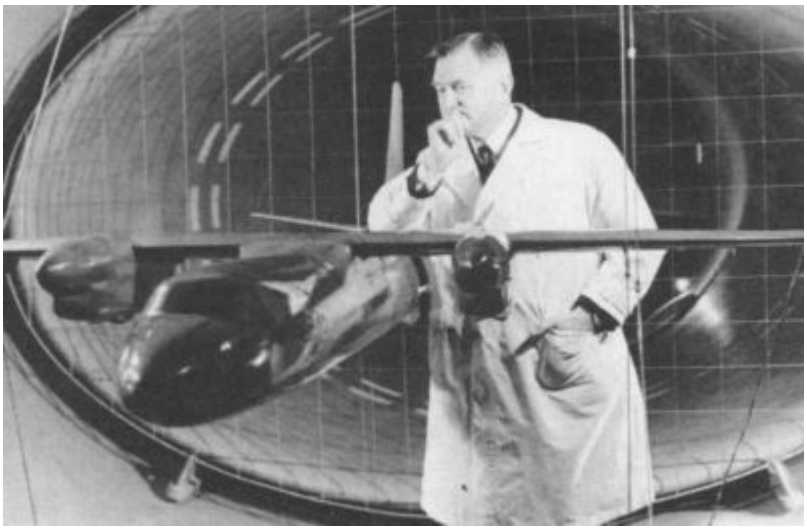
АН-8

Перед посадкой в планер.

АН-10А

АН-14 «Пчелка».

Ветераны предприятия возле своего детища АН. 1957 г.



В аэродинамической трубе, где обдувают модели воздушных кораблей.

Стол Генерального, сконструированный лично Олегом Константиновичем.

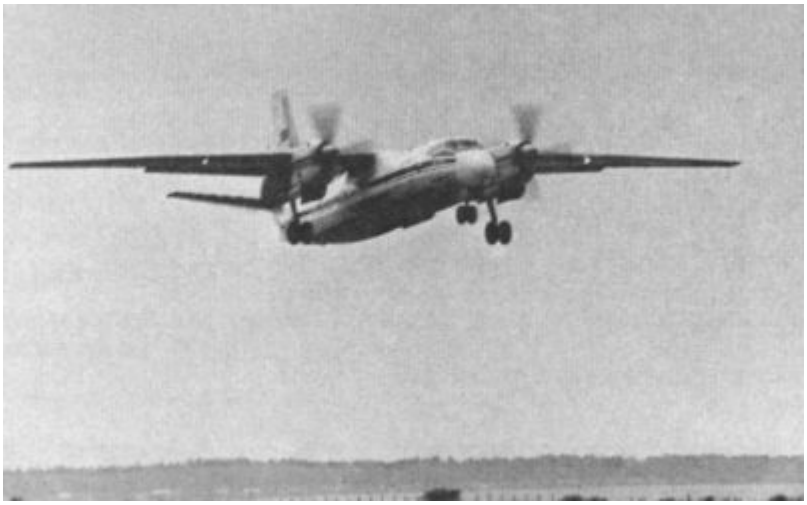
За создание самолета АН-12 в 1962 году ведущим специалистам конструкторского бюро была присуждена Ленинская премия. На снимке слева направо: А. Белолипецкий, О. Антонов, Е. Шахатуни, В. Гельприн, Е. Сенчук.

Идет обсуждение проекта супергиганта — самолета на 720 пассажиров.

В кабине самолета АН-22. Киев. 1965 г.

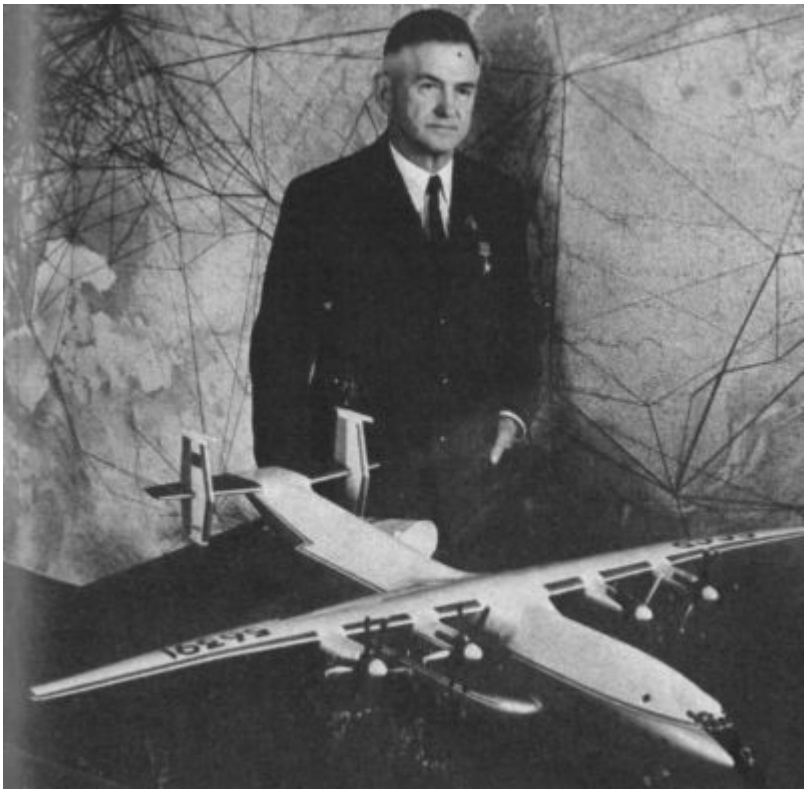
Юрий Гагарин в гостях у Генерального. 26 апреля 1966 г.

Легкий транспортный самолет АН-32.



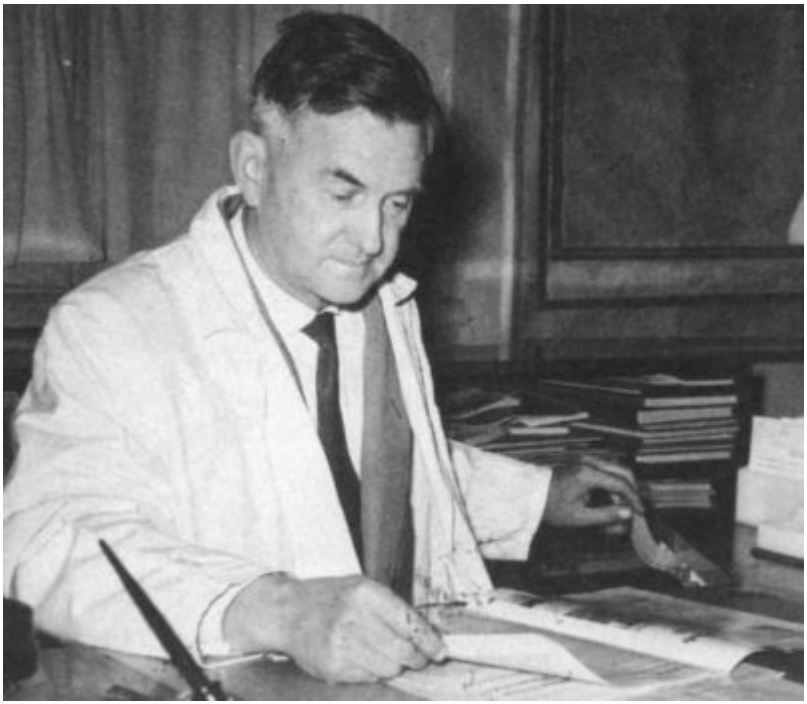
Пассажирский самолет для местных воздушных линий АН-24.

Первый в мире широкофюзеляжный самолет.



О. К. Антонов на фоне карты освоенных его самолетами трасс.

АНы — дома.



Олег Константинович за рабочим столом конструкторского бюро. Где бы ни был, что бы ни делал — никогда творческая мысль не покидала его.

Большая стоянка самолетов Антонова в Ле-Бурже в Париже. 1969 г.

Странички личной жизни. Дети Антонова (слева направо): Андрей, Лена, Руслан, Аня. В центре Олег Константинович и Эльвира Павловна.

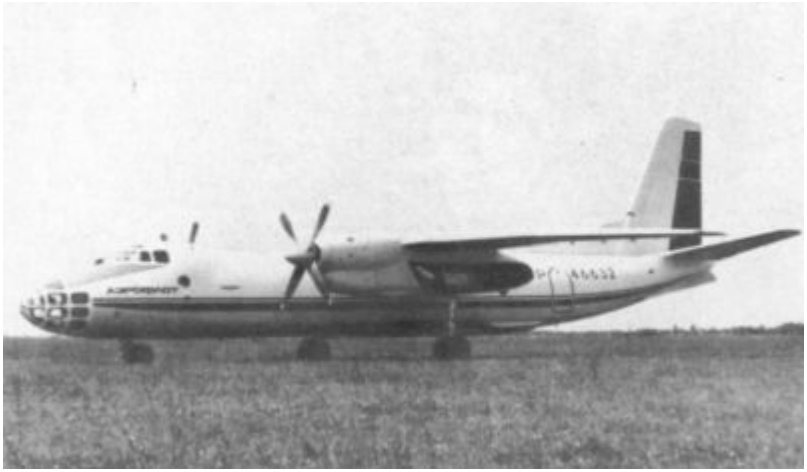
В редкие минуты свободного времени за мольбертом.

О. К. Антонов с сыном Андреем.

Работа в саду — великий источник творческого вдохновения. 1983 г.

С любимым догом.

На совещании главных и генеральных конструкторов страны. В первом ряду третий слева О. К. Антонов.



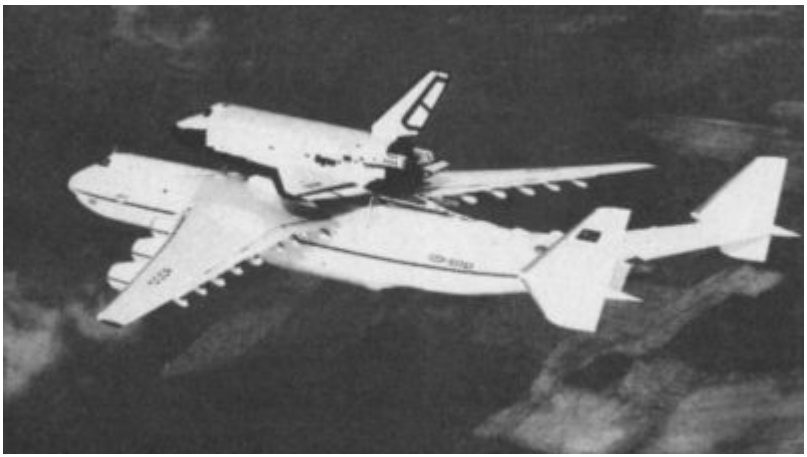
АН-30.

АН-72.

После первого вылета АН-72. В центре О. Антонов и П. Балабуев.

Заместители Генерального конструктора — мозговой центр предприятия. Снимок сделан к 70-летию Антонова. Слева направо: Ерошин В. Ф., Шаталов В. Н., Голобородько Я. Д., Белолипецкий А. Я., Антонов О. К., Теплов В. П., Кондратьев А. М., Балабуев П. В., Островский В. П., Рычик В. П., Смирнов Н. П., Гарвардт В. А.

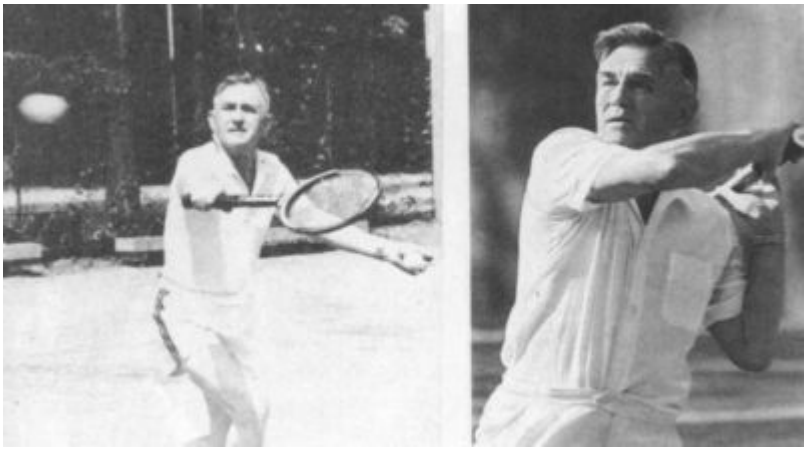
Они дружили многие годы. Президент Академии наук Украины Б. Патон и Генеральный конструктор О. Антонов.



«Мрия» несет на своем горбе космический самолет многоразового использования «Буран».

В первом ряду слева направо: Горяшко А. М., Кузькин В. В., Рычик В. В., Зильберман М., Буланенко А Г., Сакач Р. В. — ведущий конструктор по самолету АН-3, Задорожный В. Е., Антонов О. К.

С юными авиамоделистами.



Теннис — любимый вид спорта Генерального.

На Всесоюзном слете дельтапланеристов в Коктебеле. На переднем плане (слева направо) летчик Сергей Анохин, академик Олег Антонов, писатель Василий Захарченко (автор этой книги).

На очередном слете дельтапланеристов в Коктебеле.

Со всеми регалиями. Подобные «парады» Олег Константинович не любил.

Фантастическое сравнение: «Руслан» и «Аннушка».

ОСНОВНЫЕ ДАТЫ ЖИЗНИ И ДЕЯТЕЛЬНОСТИ О. К. АНТОНОВА

1906 — 7 февраля в селе Троицком (Троицы) Подольского уезда Московской губернии в семье инженера-строителя родился Олег Константинович Антонов.

1912 — семья Антоновых избирает местом жительства Саратов.

1923 — ответственный секретарь планерной секции при Саратовском губернском отделе ОДВФ;

— конструирует и строит учебный планер ОКА-1 «Голубь».

1925 — студент Ленинградского политехнического института и секретарь техкома планерной секции аэроклуба;

— конструирует и строит учебные планеры ОКА-2, ОКА-3.

1930 — заведующий планерными мастерскими Осоавиахима в Ленинграде. С октября — инженер авиазавода. В декабре приказом ГУ РККА направлен в ЦК Осоавиахима в Москву, где занял должность начальника Центрального бюро планерных конструкций Осоавиахима;

— конструирует и строит учебные планеры «Стандарт», ОКА-7, ОКА-8, ОКА-9, планер-паритель «Город Ленина».

1933 — главный конструктор планерного завода в Москве;

— награжден Грамотой ЦИК СССР;

— конструирует и строит планеры-парители «Упар», «6 условий ДИП», РФ-5, РФ-6, РФ-7, учебные планеры УС-3, УС-4, М-1, М-2, М-3, М-4, М-5, М-6, БС-5, экспериментальные планеры ИП-1, ИП-2, БА-1, БС-3, БС-4, экспериментальный мотопланер ЛЕМ-2.

1938 — ведущий инженер в ОКБ А. С. Яковлева.

1940 — главный конструктор завода в Ленинграде;

— конструирует самолет связи СС.

1941 — главный конструктор завода в Каунасе Литовской ССР;

— июнь, главный инженер планерного управления НКА в Москве;

— июль, главный конструктор завода в Москве и в Тюмени;

— конструирует и строит десантный планер А-7, двухместный учебный планер А-2, планер КТ «Крылатый танк».

1943 — заместитель главного конструктора в ОКБ А. С. Яковлева.

1944 — награжден орденом Трудового Красного Знамени.

— награжден орденом Отечественной войны I степени.

1946 — главный конструктор ОКБ в Новосибирске;

— конструирует и строит самолеты АН-2, АН-6, планер-паритель А-9, двухместный планер-паритель А-10.

1952 — присуждена Государственная премия СССР;

— главный конструктор ОКБ в Киеве.

1955 — конструирует и строит грузовой самолет АН-8.

1956 — конструирует и строит пассажирский самолет АН-10 и транспортный АН-12.

1957 — награжден орденом Ленина;

— конструирует и строит планеры А-11, А-13.

1958 — избран депутатом Верховного Совета СССР;

— конструирует и строит пассажирский самолет АН-24 и мотопланер А-13 М.

1960 — присуждено звание доктора технических наук;

— избран членом-корреспондентом Академии наук УССР;

— конструирует и строит планер-паритель А-15, самолет АН-14 «Пчелка».

1962 — присуждена Ленинская премия;

— присвоено звание Генерального авиаконструктора;

— Генеральный конструктор ОКБ в Киеве.

1964 — конструирует и строит сельскохозяйственный самолет АН-2М, транспортно-пассажирские самолеты АН-24Т и АН-24В.

1965 — конструирует и строит транспортный самолет АН-22 «Антей».

1966 — присвоено звание Героя Социалистического Труда.

1967 — избран действительным членом Академии наук УССР;

— конструирует и строит аэрокартографический самолет АН-30.

1969 — конструирует и строит грузовой самолет АН-26.

1971 — награжден орденом Октябрьской Революции;

— конструирует и строит многоцелевой самолет АН-28.

1975 — награжден орденом Ленина.

1976 — присвоено звание заслуженного деятеля науки УССР;

— конструирует и строит многоцелевой транспортный самолет АН-32;

— присуждена Государственная уремия УССР.

1977 — конструирует и строит реактивный транспортный самолет АН-72;

— заведующий кафедрой конструкций самолетов Харьковского ордена Ленина авиационного института имени Н. Е. Жуковского.

1978 — присвоено ученое звание профессора.

1980 — конструирует и строит турбовинтовой многоцелевой самолет АН-3.

1981 — избран действительным членом Академии наук СССР;

— конструирует и строит самолет-гигант АН-124 «Руслан».

1984 — 4 апреля умер. Похоронен на Байковском кладбище в Киеве.

КРАТКАЯ БИБЛИОГРАФИЯ

Статьи и книги О. К. Антонова

Пусть крепнут крылья//Знамя, 1955, № 8.

Хорошо детям — хорошо всем//Правда Украины, 1961, 27 июля.

Мимо художника//Художник, 1961, № 11.

На крыльях мечты//Комсомольская правда, 1962, 10 февраля.

Что я ищу в кино?//Искусство кино, 1964, № 1.

Для всех и для себя. М., Экономика, 1965.

Молодость — это хорошо//Смена, 1965, № 11.

В большой полет//Литературная газета, 1966, 1 января.

Почему не считать героизмом?//Комсомольская правда, 1966, 3 февраля.

В ногу и чуть впереди//Пионерская правда, 1966, 1 апреля.

Командировка: проезд эфиром…//Радиотехник, 1967, № 4.

С чего начинается творчество// Правда, 1971, 8 июля.

Золотая вода Закарпатья//Правда Украины, 1973, 7 октября.

Озеро или море//Вокруг света, 1975, № 6.

Век здоровья и рекордов//Советский спорт, 1977, 9 февраля.

Десять раз сначала. Киев, Веселка, 1978.

Планеры-самолеты. Киев, Наукова думка, 1990.

Литература об О. К. Антонове

Гончаренко В. Небо планериста//Вокруг света, 1955, № 3.

Киселев В. Сердце, разум, выгода//Литературная газета, 1965, 26 октября.

Кашницкий И., Мещеряков В. Генеральный конструктор// Советская Литва, 1966, 10 июня.

Ким Бакши. Серебряные крылья//Огонек, 1968, № 15.

Плешаков Л. А. Самолеты строят на земле//Смена, 1974, № 2.

Марьямов А. М. За двенадцатью морями. М., Советский писатель, 1975.

Морсков О. Олег Антонов и его «семейство»//Байкал, 1975, № 4.

Каминский М. Своими руками. М., Молодая гвардия, 1977.

Шелест И. И. С крылана крыло. Молодая гвардия, 1977.

Попович М. Жажда высоты//Радуга, 1977, № 10.

Чутко И. Красные самолеты. М., Политиздат, 1978.

Пономарев А. Н. Покорители неба. М., Воениздат, 1980.

Джафаров Ю. Самолеты с маркой АН//Труд, 1981, 7 февраля.

Кавуненко А. Небо его машин//Комсомольское знамя, 1981, 7 февраля.

Карцев Г. Его любовь — авиация//Советский спорт, 1981, 7

февраля.

Кузнецова Т. И. Генеральный//Правда Украины, 1981,7 февраля.

Павлов Е. На планере юности//Комсомольская правда, 1981, 7 февраля.

Малашенко Л. Творцу крылатых АНов — 75//За авиакадры (ХАИ), 1981, 12 февраля.

Жуковский В. Генеральный конструктор//Ударник (Ташкент, ТАПОЧ), 1981, 13 февраля.

Калиничев С. Крылатое имя//Огонек, 1981, № 7.

Пономарев АН. Советские авиационные конструкторы. М., Воениздат, 1990.